8-1-63
Nr 2
10 F WEEKBLAD - 18e JAARGANG
IN NEDERLAND 75 Ct



KUIFJE

HET SUPER-BLAD VOOR DE JEUGD VAN 7 TOT 77 JAAR

IN DE ZOETE INVAL

VOLG DE



STER

HEB je het feest van Driekoningen gevierd ? Heb je de boon gevonden in de traditionele taart of was het je vriend die tot koning werd gekroond ? Het is best mogelijk dat je het feest van de drie koningen niet hebt gevierd, want die traditie is niet meer zo levendig als laten we zeggen 20 of 25 jaar geleden.

Wie waren de drie koningen eigenlijk en waar kwamen ze vandaan ? Men weet het niet zo heel nauwkeurig. Thans neemt iedereen aan dat er « drie » koningen waren, maar weleer sprak men van twaalf koningen. Men meent dat zij uit Perzië kwamen. Misschien hadden zij geen koningstitel, maar in ieder geval waren het hoge omes. De Perzen waren zeer knappe sterrekundigen en zij hadden een nieuwe ster aan de hemel gezien. Voor ons is die ster een mysterie, maar men mag aannemen dat zij werkelijk verschenen is en aan de hemel heeft geschitterd.

De wijzen uit Perzië die de ster hadden gezien, zegden : « Eindelijk is de Verlosser geboren ! Hij die het goed over het kwaad zal doen zegevieren! »

Zij gingen op weg, zij volgden de ster aan de hemel en zij vonden de Verlosser der mensheid.

Kuifje





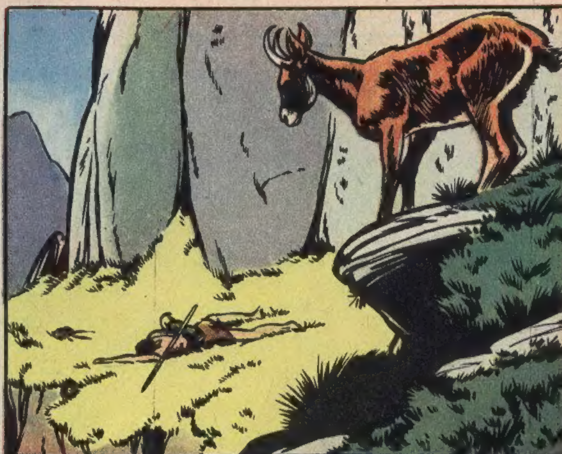
TOENGA en de Vuurgod

DOOR E. AÏDANS

Toenga wil nieuw land veroveren voor zijn stam. Zijn tocht loopt echter niet van een leien dakje...























(vervolg blz. 9)

FLOR en TO

Door een vreselijke storm rijden onze vrienden naar het huis van professor Nemo, waar zij een





















OSJE EN HET GEHEIM VAN PROF. NEMO



ortage willen maken. Flor belt aan en krijgt een stuk steen op het hoofd.

























WORDT VOORTGEZET



het teken van

Commissaris Baardemakers heeft al de mensen die wellicht iets te maken hebben met d



























7

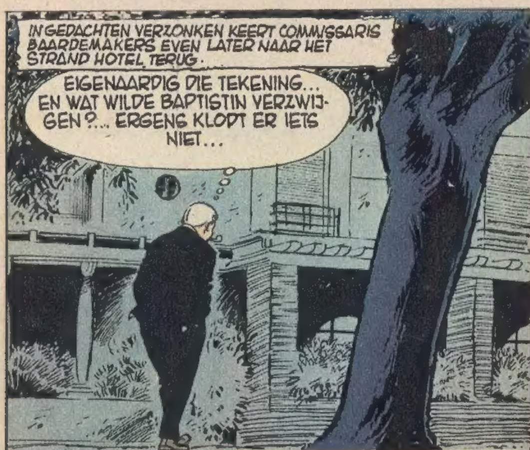
Rik Ringers

DOOR TIBET

DECORS : MITTEÏ

TEKST : A. DUCHATEAU

eimzinnige verdwijning van Rik Ringers bijeen geroepen. Hij ondervraagt de oude Baptistin.





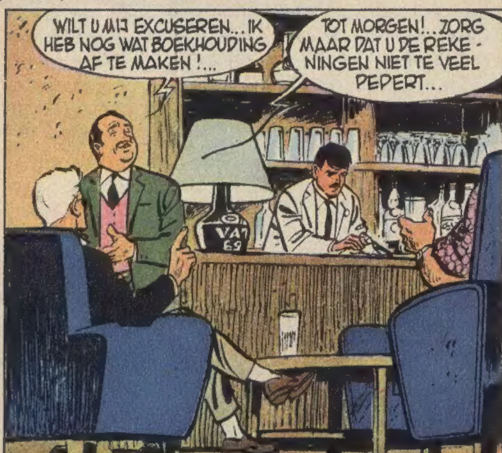










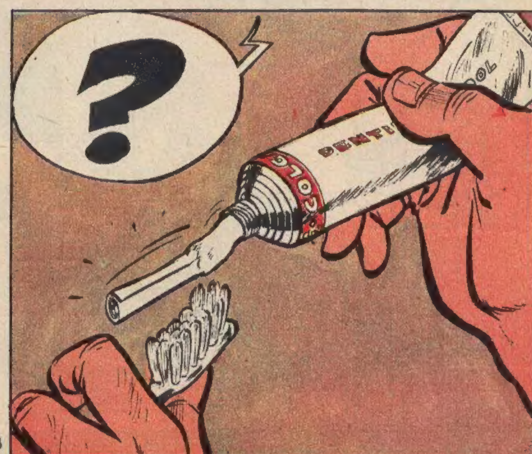






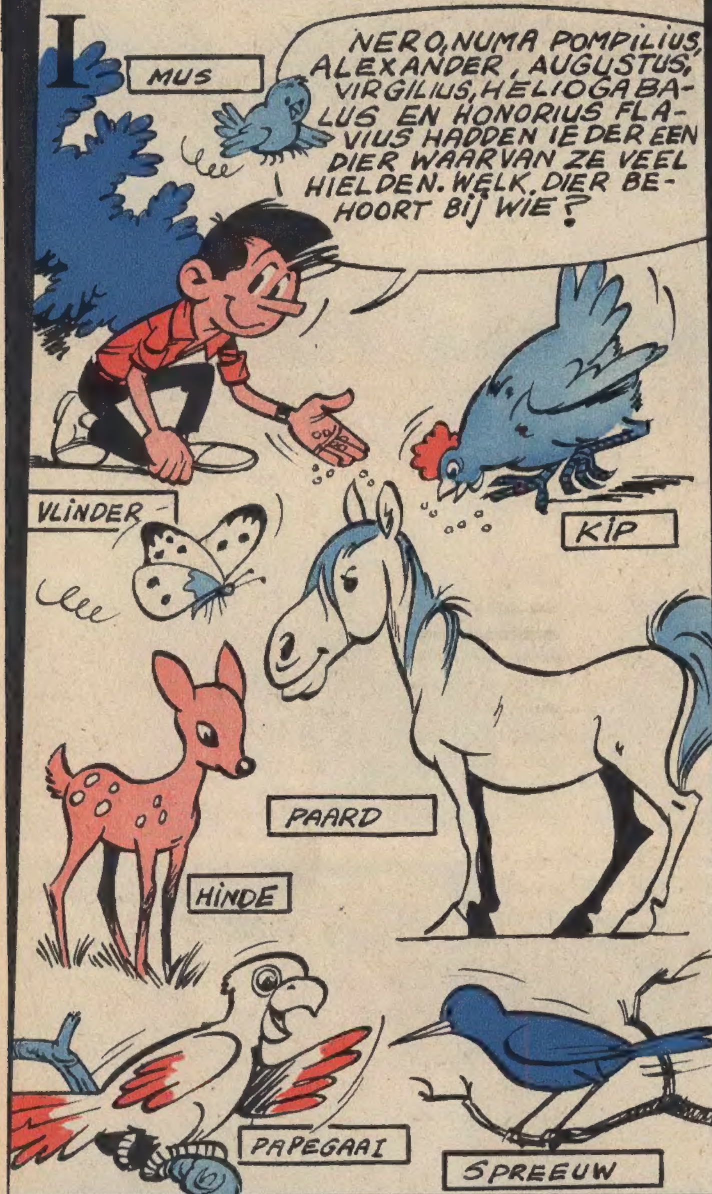




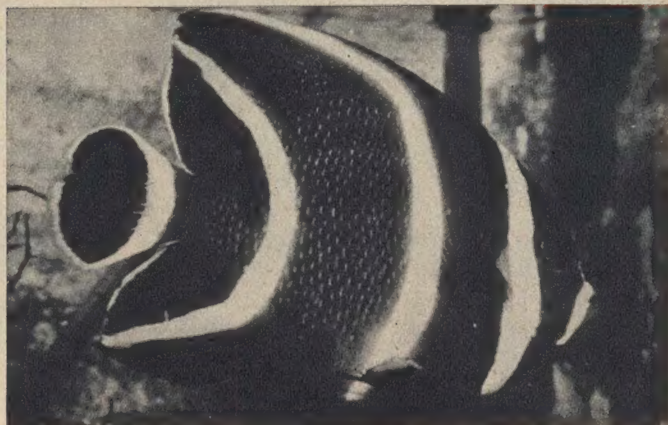


SPEEL MET ONS MEE!

ER WAS NERO EN ER IS NEPO...



2. RA RA WIE IK BEN?



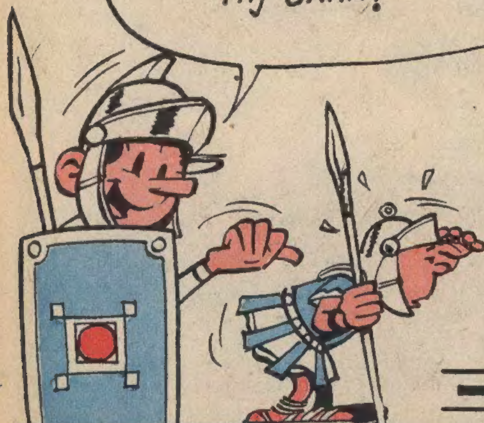
DAT raadsel is erg moeilijk en daarom geven we maar meteen de oplossing : de Pomacanthus arcuatus Linnaeus, een vertegenwoordiger van de « koningsvissen ». Op jeugdige leeftijd is hij diepzwart met lichtgele strepen, later wordt hij dof en eenkleurig. Zijn gebied is de Caraïbische Zee, hij woont tussen de koraalriffen en voedt zich met allerhande klein gedierte dat op en tussen de koraaltakken leeft.

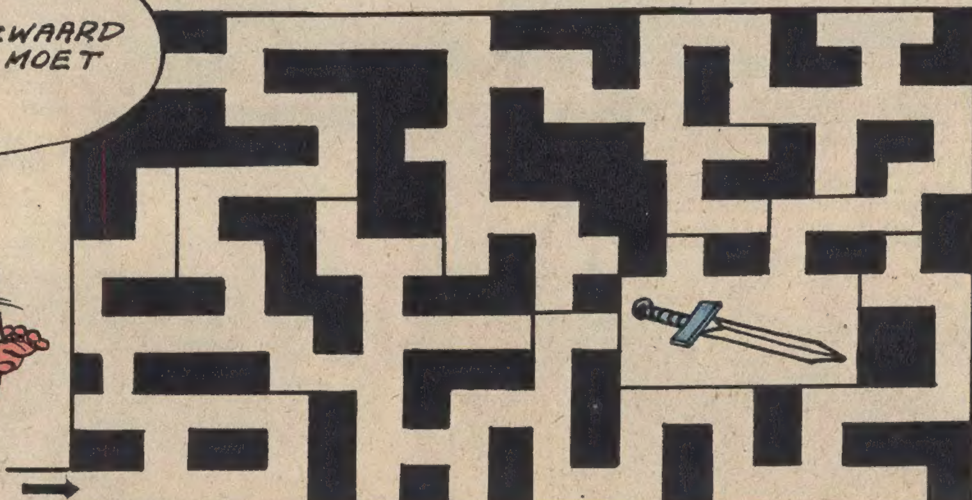
Dat kiekje werd gemaakt in de Antwerpse Zoo. Ga ook in de winter naar de diergaarde. Er is minder volk, je kan al de dieren véél beter zien en nauwkeuriger gadeslaan.

DE OMGEKEERDE WERELD !

HET lijkt uilen naar Athene brengen wanneer de KLM twee tijgers van Amsterdam naar Singapore vliegt. Roofdieren zijn geen onbekenden voor de KLM. Regelmatig worden ze door de Vliegende Hollander vanuit hun geboortestreek aangevoerd, om de rest van hun leven in comfort van de (gedwongen) gastvrijheid van een dierentuin te gaan genieten.

Dat er nu twee tijgers van Nederland naar Malakka gaan, lijkt dus op de omgekeerde wereld. De reden van de reis ? Een publiciteitsstunt van een bierbrouwerij in Kuala Lumpur, die de dieren wil gebruiken om de verkoop van Tiger Brand bier te helpen stimuleren. Het bleek nl. goedkoper en eenvoudiger te zijn de tijgers in Nederland te kopen en ze per KLM over te laten komen, dan ze uit de naburige jungle te betrekken...





OPLOSSINGEN PAGINA 45



TOENGA en de Vuurgod

DOOR E. AIDANS

(Vervolg van blz. 3)











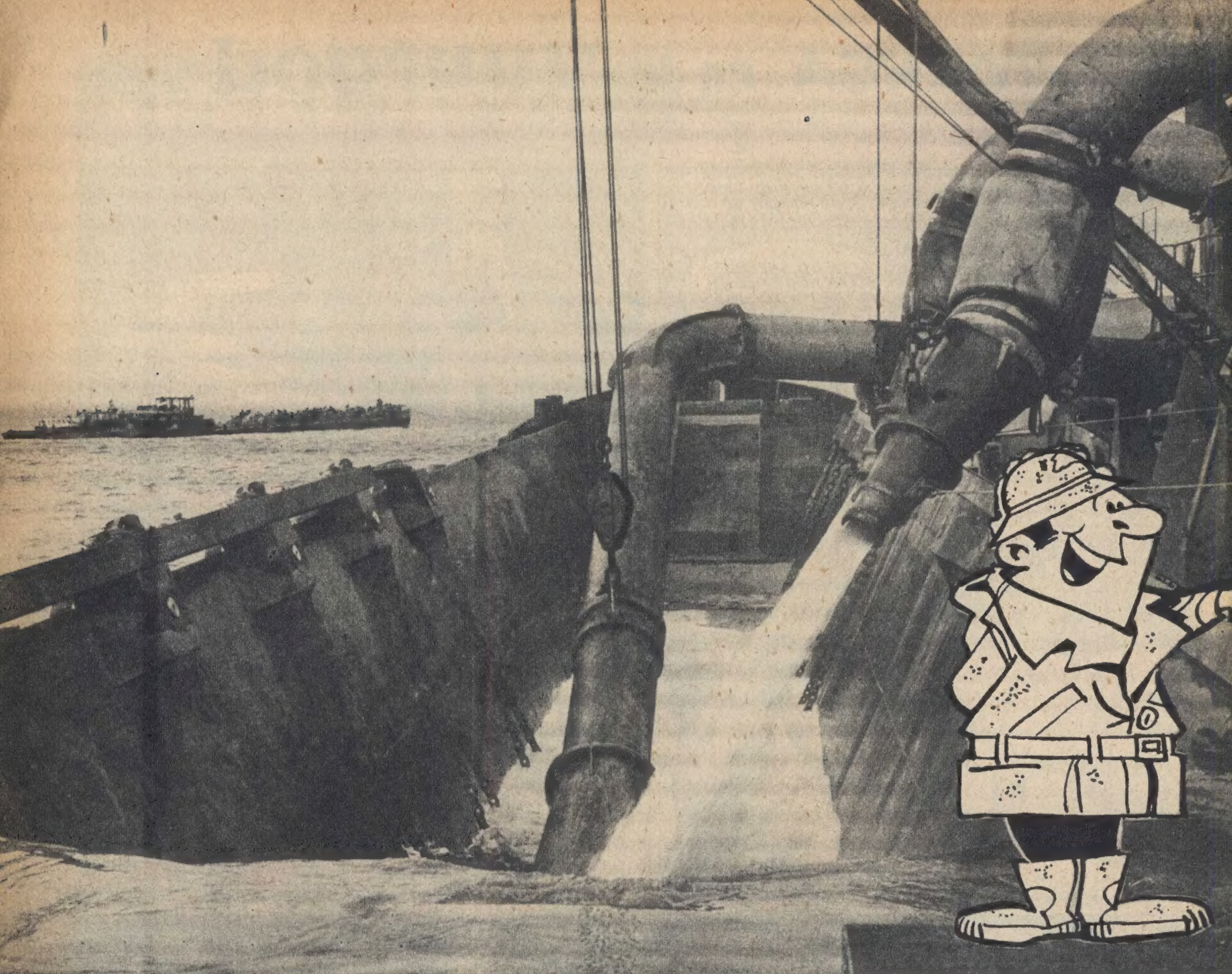








WORDT VOORTGEZET



BIJNA een eeuw geleden werden de pieren van IJmuiden gebouwd. Een grootse opzet voor die dagen, waarvan de betekenis door de historie is bewezen. Bijna een eeuw hebben ze het uitgehouden, voordat het moment was bereikt, waarop de haven-ingang van IJmuiden te klein werd. De schepen worden steeds groter. En Amsterdam, dat in de loop der jaren al meerdere keren het moment heeft zien naderen, dat het voor de zeescheepvaart onbereikbaar zou worden en daarmee van zijn belangrijkste bestaansbron zou worden afgesneden, zou de grote scheepvaart zijn deur voorbij zien gaan als het in IJmuiden geen « groter mond » kreeg. Die grote mond gaat er nu komen. Zo groot, dat Amsterdam weer bereikbaar wordt voor schepen van rond 75.000 ton. Drie keer zo groot als thans het geval is.

OM dit te kunnen bereiken is het niet voldoende de havenmond van IJmuiden verder uit te diepen. De haven-ingang moet ook breder worden. En wat eigenlijk het voornaamste is, de havenmond moet langer worden om de binnenkomende schepen een voldoende uitlooplengte te geven, die hun snelheid kan verminderen. Grote schepen moeten met een « speed » van ongeveer zes tot acht mijl de ingang binnenvaren om bestuurbaar te blijven en om een te grote invloed van het wegvallen van de tijstroom als zij de kop van de pieren passeren, te ontgaan. Binnengaats is er lengte nodig om die snelheid te kunnen verminderen. Al te krachtig terugslaan met de schroef zou het schip alleen maar uit zijn roer brengen en onbestuurbaar maken.

Een nieuwe havenmond

Zou men dus alleen de haven-ingang breder maken, dan zou men daarmee geen groter uitlooplengte verkrijgen. Bovendien zou het dan nog moeilijker worden de havenmond op diepte te houden, laat staan hem dieper te maken. Een bredere mond zou een te sterke aanzanding geven. En een ander gevolg zou zijn, dat er een te grote golfinloop zou komen, wat vooral bij slecht weer grote risico's met zich mee zou brengen en o.a. de kans op stormschade vergroten.

De rijkswaterstaat moet de oplossing dus wel zoeken in het verder in zee uitbouwen van de beide havenhoofden. Hiervoor zijn tal van mogelijkheden ontworpen en in het waterloopkundig laboratorium in de Noord-Oost-Polder onderzocht. Drie jaar is men er mee bezig geweest. Thans werkt men aan de uitvoering. De zuidpier wordt verlengd tot 2.800 meter in zee. Dat is 1400 meter verder dan de bestaande pieren. Het was niet noodzakelijk ook de noordpier zo aanzienlijk te verlengen. Hier kan worden volstaan met een uitbouw tot 2.200 meter in zee.

De nieuwe havenmond komt dus een flink stuk verder in de Noordzee te liggen. De a-symmetrische vorm geeft de haven-ingang ook een veel grotere breedte, namelijk ongeveer 700 meter. De in de toekomst scheefliggende havenmond heeft zodoende verschillende nautische en hydraulische voordelen. Er is minder kans op aanzanden en aanslibbing, de scheepvaart krijgt een gunstiger aanloopkoers ten opzichte



MAAR VOOR OCEAANREUZEN!

van de getijstromen en ook zal de haven nog aangelopen kunnen worden bij slechte weersomstandigheden. Dat betekent minder wachturen buitengaats, een enorme kostenbesparing, waardoor de haven van Amsterdam voor de scheepvaart aan aantrekkelijkheid zal winnen.

Met de lepelbaggermolen

Een van de eerste punten van het programma is het wrak van de J.P. Coen tussen de bestaande havenhoofden op te ruimen. Een delicate opgave, die verricht moet worden zonder dat de scheepvaart er hinder van ondervindt. Inkorting van de zuidpier heeft het mogelijk gemaakt, dat tussen het wrak en het resterende deel van het zuiderhoofd voldoende doorvaartruimte is vrijgekomen. Als men dus straks aan de opruiming van het gevaarte begint, behoeven de werkzaamheden niet telkens onderbroken te worden als een schip moet passeren.

In de afgelopen maanden is de zuidpier over een lengte van ongeveer 250 meter — dat is het laatste gedeelte van de knik — ingekort. Met springladingen heeft men stukje voor beetje van de pier afgeknabbeld. Telkens weer stonden de signaallichten op rood, moest een stuk van de pier ontruimd worden en lag de scheepvaart even stil. Iedere keer verdween er een brok pier tengevolge van de kracht der explosieven, die in de tevoren geboorde metersdiepe gaten waren gestopt. Rond 100.000 kubieke meter betonblokken, stortsteen e.d., overeenkomende met een gewicht van 200.000 ton, werden op deze manier verwijderd. Bij het opruimen van de brokstukken wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde dipper-dredge, wat men nog het best kan vertalen met « lepelbaggermolen ». De dipper-dredge heeft voornamelijk in Amerika en Canada toepassing gevonden.

De dipper-dredge, die « Kala Nag » heet, oftewel « Witte Olifant », zal de vrijgekomen steenmassa's tot een diepte van zestien meter beneden N.A.P. (1) weghalen. Men heeft de duur van dit werk bepaald op ongeveer twee jaar.

Er is nu nog niet veel te zien van de activiteit bij de pier van IJmuiden. Het meeste werk speelt zich onder water af, waar de zinkstukken verdwijnen en zand en grind voorzichtig worden opgestapeld tot een hechte dijk, de pierdam. Over enkele maanden zal het werk meer in het gezicht komen. Dan klimt het nieuwe pierstuk boven water uit. Dan zullen over de bestaande pier de tonnen-zware brokken natuursteen naar het uiterste punt gereden worden. En aan weerskanten van de pier zullen op hoge poten, kraaneilanden staan, die de brokken één voor één van de vrachtwagens zullen tillen en in het water neerlaten.

Vermits het meeste van het werk zich nog onder water afspeelt, merkt men niet zo, dat hier een gigantisch en spectaculair karwei onder handen is genomen. Het is van even grote betekenis als bijvoorbeeld de Deltawerken en de afsluiting van de Lauwerszee. Het is voor Amsterdam een levensnoodzaak. En voor de rijkswaterstaat en de uitvoerende « Combinatie IJmuiden » is het een krachtproef om te bewijzen, dat het menselijk vernuft in staat is de elementen te bedwingen en aan ons lage landje aan de zee die haven-accomodatie te bieden, die het voor zijn bestaan nodig heeft.

BEN DE GRAAF

(1) Nieuw Amsterdams Peil.

Lees op p. 32/33 ons artikel over de modernisering van de Antwerpse haven.

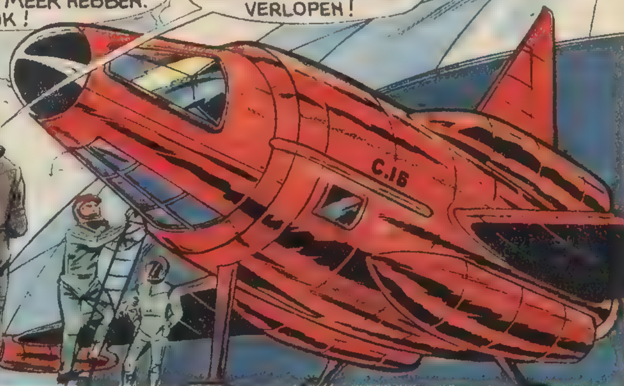
DE SCHIPBREUKELINGEN VAN HET JAAR 3.000

TEKST: STEP TEKENINGEN: FEDOR

STATION BX-21

WIJ ZIJN TE COSMONIA, HOOFDSTAD VAN DE PLANEET DER KLEURLOZE MENSEN IN HET JAAR 3.000. PROFESSOR KEMPERS, DE JOURNALIST SAVARIN EN JOHNY HEBBEN EEN ZEER BELANGRIJKE OPDRACHT GEKREGEN.
ZIJ VERTREKKEN AAN BOORD VAN EEN RUIMTEVAARTUIG. DOCTOR POSITON WENST HEN EEN GOEDE REIS.



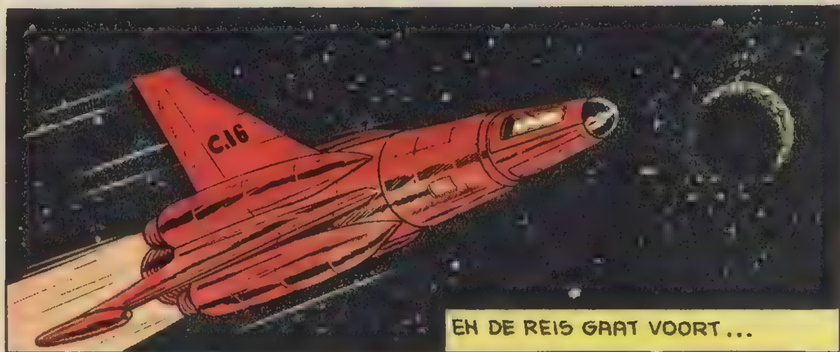




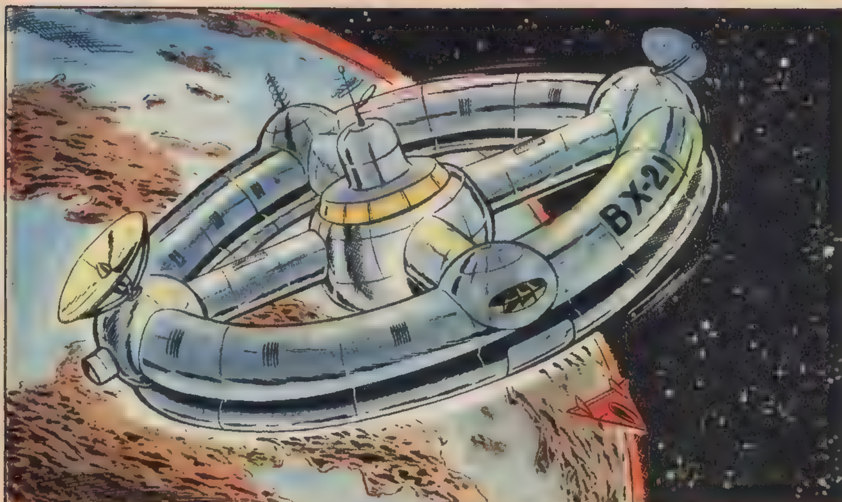








STATION BX-21 IS EEN KLEIN RUIMTESTATION DAT DE COSMONIERS SEDERT LANGE TIJD IN DE RUIMTE HEBBEN GESLINGERD EN DAT, ZOALS DE ANDERE KUNSTMATIGE SATELLIETEN, DIENT ALS OBSERVATIEPOST OF ALS RELAIS. SEDERT EEN POOS ZENDT DIT STATION NAAR COSMONIA NOG SLECHTS ONBEGRIJPELIJKE SIGNALEN...






ZE SEINEN ONS
EEN BOODSCHAP...


HALLO! HIER RUIMTESCHIP C.16 OP WEG NAAR HET STATION BX-27. WAT WILT U VAN ONS?


GEEF U DE RAAD NIET TE LANDEN OP BX-27. IEDER TEKEN VAN LEVEN IS DAAR UITGESTORVEN. DAT IS NIET NORMAAL!

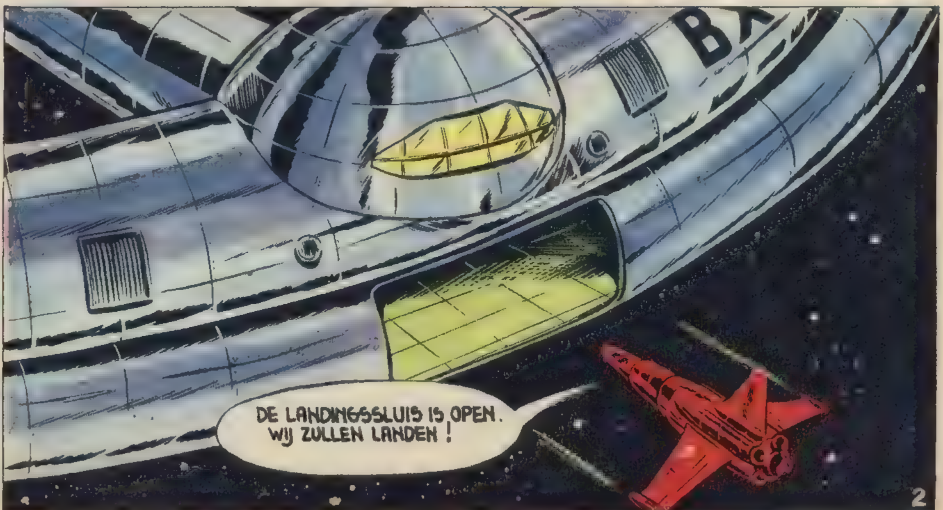

HARTELIJK DANK VOOR UW RAAD, MAAR WIJ MOETEN GAAN KIJKEN WAT ER DAAR GEBEURT...
JE BENT EEN TIKKELTJE OVERMOEDIG, MIJN BESTE PROFESSOR!


KEMPERS WIJZIGT DE RICHTING VAN ZIJN RUIMTESCHIP NIET...


EN WELDRA...


OP BX-27 IS HET NIET ZO VERLATEN ALS MEN WEL MEENT...
DAAR KOMEN ZE!


ALLES SCHIJNT NORMAAL!
NEEN, ER WERKTEN TWAALF MENSEN IN DAT STATION. WIJ HADDEN REEDS LANG HUN SEINEN MOETEN ONTVANGEN OF, TEN MINSTE IEMAND ZIEN!


DE LANDINGSSLUIS IS OPEN. WIJ ZULLEN LANDEN!
2



















(1) LEES: NIETS IS ONMOGELIJK!

GEK? MISSCHIEN... MAAR ZEKER IS DAT JULLIE THANS MIJN SLAVEN ZIJN. VOORUIT!

WAAR BRENG JE ONS NAARTOE?

IK HEB EEN VERRASSING VOOR JULLIE!

EN DAT IS OOK EEN VERRASSING! IK LICHT JE EEN VOETJE! 'T IS EEN OUDE TRUC DIE ALLE AARDBEWONERS KENNEN...

!?

OEi!

DAAROP VOLGT EEN VRESELIJK GEVECHT.

KADAR IS EEN REUZESTERKE KEREL!

?

DE HELM!

PANG!

HULP! HULP! LUCHT!

EN NU VLUG NAAR COSMONIA!

EN ENKELE OGENBLIKKEN LATER...

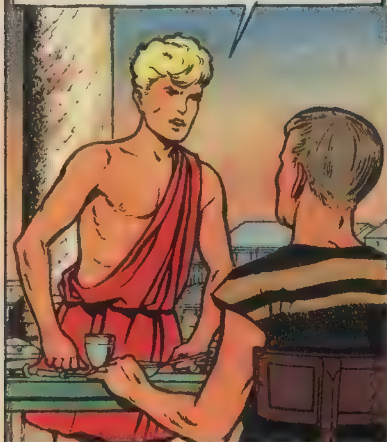
HIJ IS TOCH NIET DOOD?

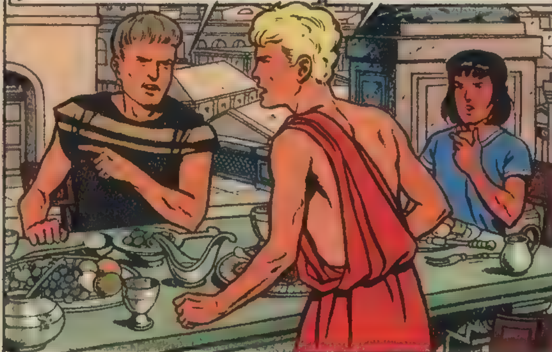
NEEN, NEEN! HIJ HEEFT GEEN ZUURSTOF GENOEG EN DAAROM IS HIJ BEWUSTELOOS. IN HET RUIMTESCHIP ZAL HIJ WEER BIJ KENNIS KOMEN!

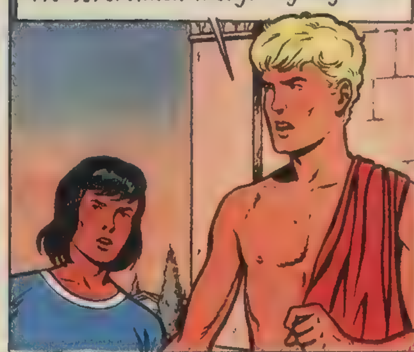
KADAR ZAL VERRAST ZIJN ALS HIJ WEER WAKKER WORDT!

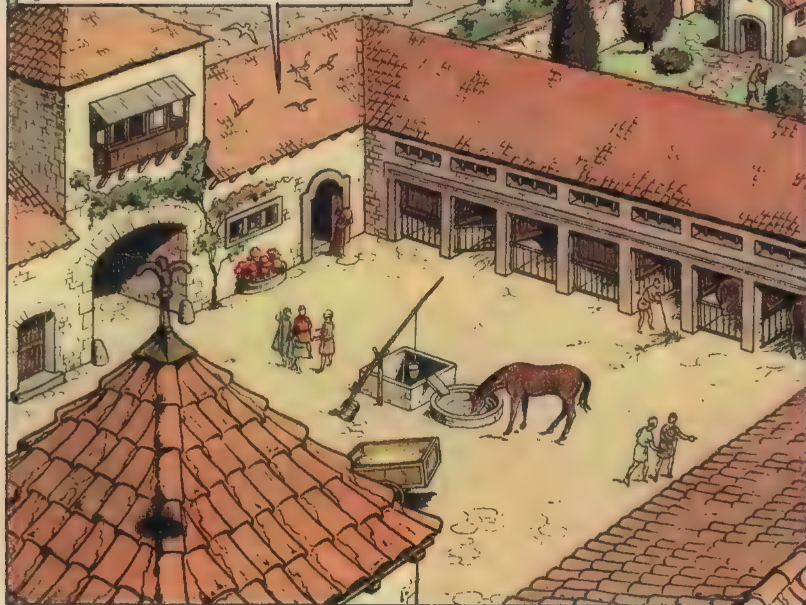
DX-2

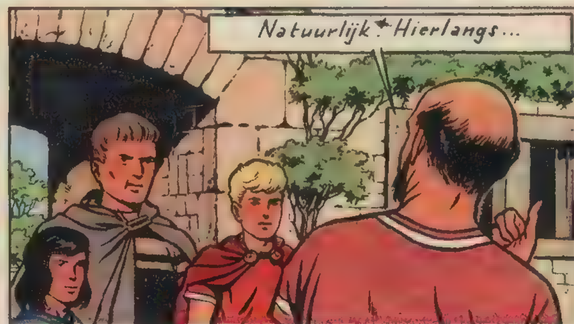
EINDE VAN DE 6e. EPISODE


Neen! Dat mag niet! We moeten die ramp absoluut verhinderen!

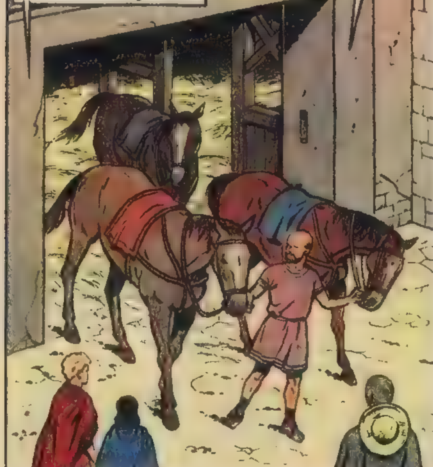

Ik wist dat ik op je kon rekenen, Alex! Gisteravond heb ik getracht je het zwaard van Brennus te brengen omdat ik er van overtuigd ben dat het bij jou veilig is. Je bent ook de enige die het komplot dat tegen Rome gesmeed wordt kan verijdelen.
We moeten vlug handelen. Na wat er gistermiddag gebeurde kreeg Garofula beslist het bevel het zwaard zo spoedig mogelijk naar de Gallo-Germaanse chef te brengen.

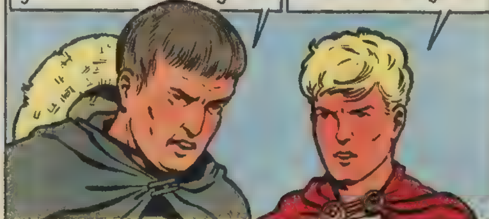

Sinds wij zijn plannen kennen zijn wij een gevaar voor Pompejus. Wij verkeren in gevaar! We kunnen dus ons leven niet zo goed op Romeinse en Gallische wegen wagen om de mannen van Garofula te achterhalen! We mogen niet aarzelen! We vertrekken morgen bij dageraad!

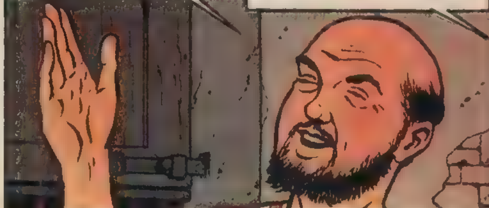

De volgende morgen langs de via Flaminia, aan de uitgang van de stad, gingen de drie vrienden bij een paardenverhuurder aankloppen.
Dag, Emilius! Kan je drie flinke rijdieren voor ons laten zadelen?


Natuurlijk! Hierlangs...


Kijk! Het zijn dappere paarden die al dikwijls voor hete vuren gestaan hebben! De lui die een poosje geleden paarden kwamen huren, gaven de voorkeur aan snelle dravers.


Het is waanzin want voor zo'n lange afstand als van hier naar Vulsini, zijn de dieren uitgeput alvorens ze het doel bereiken! En? Nemen jullie de dieren?
Natuurlijk!


Zouden de reizigers waarover hij praat geen handlangers van Garofula zijn?
Waarschijnlijk, doch het ware onvoorzichtig het hem te vragen.
En even later.

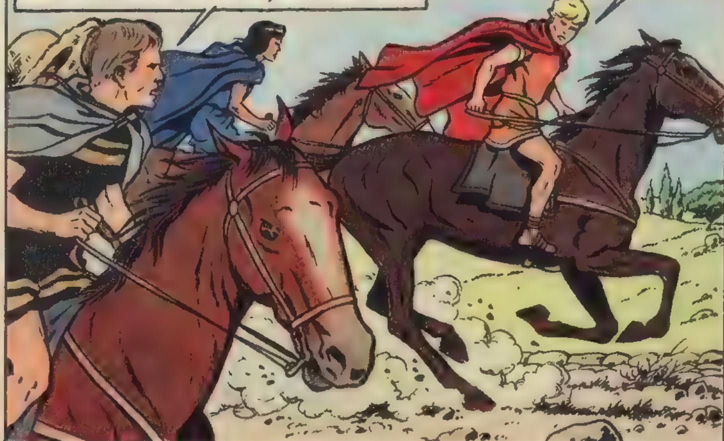

Goede reis, vrienden! Tot vanavond!
Neen, Emilius! Wij gaan ook naar Vulsini en ...


Wacht even... Ik waarschuw jullie dat soldaten sinds gisteravond alle wegen in de buurt van Rome versperren. Je kan nergens door... Ik heb het de lui die vóór jullie hier kwamen ook verteld, maar het scheen hen niet te hinderen!

15

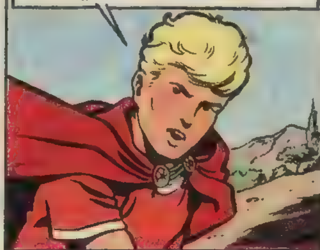








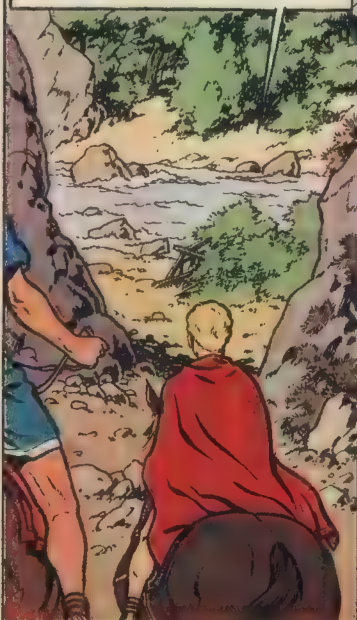




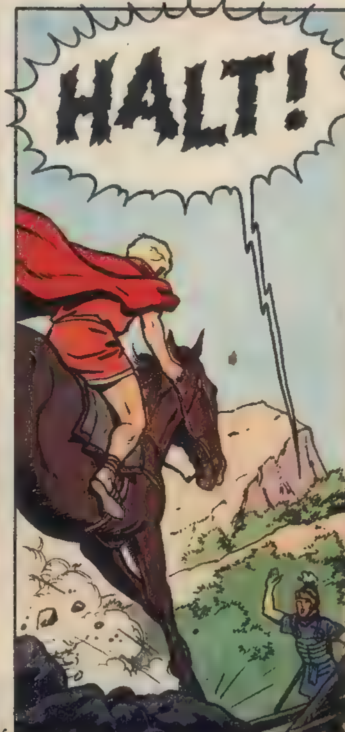




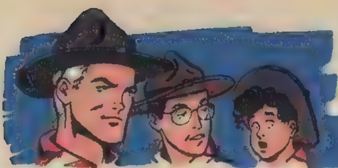








WORDT VOORTGEZET



L.L.L. in SPOKEN























IN DE GROT

TEK.: MITTEÏ * TEKST: M. VASSEUR

Onze vrienden worden gedwongen de bandieten te volgen. Zij zijn echter vast besloten een ontsnappingspoging te wagen...



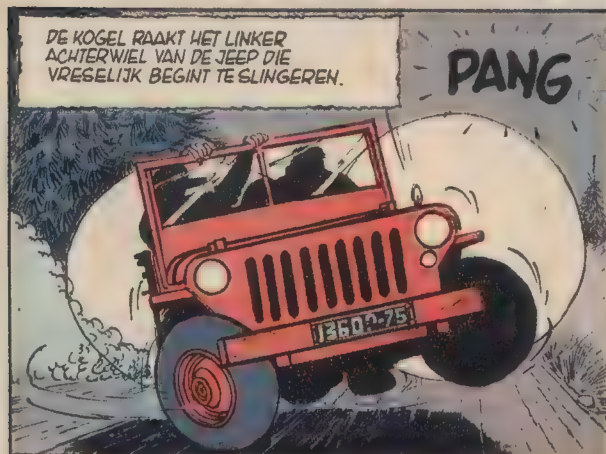






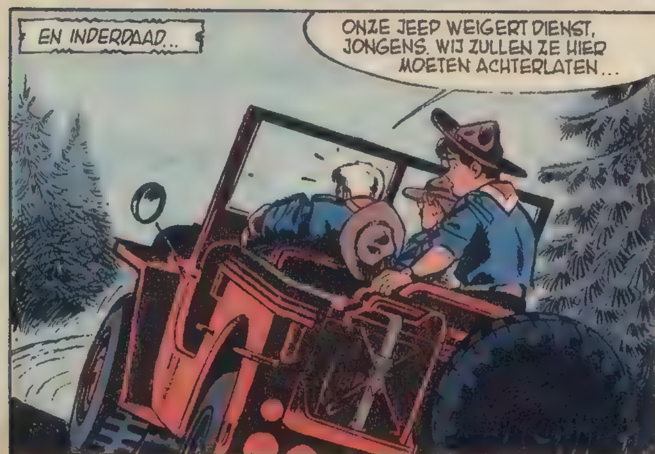
















WORDT VOORTGEZET



HET TEAM

EEN VERHAAL DOOR P. STEP   ILLUSTRATIE L. EN F. FUNCKEN

KAPITEIN Roberts zag dat Billy White reeds een hele poos liep te ijsberen op het betonnen voetpad voor de gebouwen van de generale staf en dat hinderde hem. White liep met gebogen schouders, de handen in de zakken en in de hoek van zijn mond bengelde een sigarettenpeuk. Kapitein Roberts giste waarom Billy sinds geruime tijd als een geslagen man rondliep... De stem van Cummings deed hem opschrikken.

– Clark vliegt niet met ons mee, kapitein.

Roberts keerde zich om. Hij keek liever naar het vrolijke en montere gelaat van eerste mitrailleur, sergeant Cummings,dan naar de sombere gestalte van White.

– Zo, sergeant ? vroeg Roberts. En waarom niet ?

– Clark viel van de trappen en brak een been !

Roberts schaterlachte. Clark had deelgenomen aan twee en vijftig bombardementen boven de Stille Oceaan zonder een schrammetje te halen, maar zag op een snipperdag de kans een been te breken !

– Binnen twintig minuten moeten we opstijgen. Ik moet een andere mitrailleur hebben om de machinegeweren achteraan te bedienen, zei Roberts, weer ernstig geworden.

– Sergeant White werd aangewezen om Clark te vervangen, antwoordde Cummings.

– White ?

– Ik weet het ! zei Cummings, maar de bemanning van de andere toestellen was voltallig. Hij was de enige die nog vrij was.

– Vermits er niets anders opzit, kan hij zich klaarmaken, zei Roberts.

De kapitein kroop in het toestel om alles nogmaals te inspecteren alvorens op te stijgen.

Kapitein Roberts hield niet van de wending die de gebeurtenissen namen, maar hij had geen andere keuze.

Luitenant Harlow, de piloot, keek de kaarten na in de cockpit terwijl Curtis en Brown achteraan de kisten met munitie in orde brachten. Co-piloot, luitenant Dumas, zat reeds op zijn plaats en begon met de controles die voor elke vlucht moesten gedaan worden. Buiten klonk de stem van sergeant Cummings, die de derde motor, die al een hele poos sputterde, nakeek.

Het was een flinke equipe ! Roberts voelde dat de kerels vertrouwen hadden en zich bewust voelden van de ernst van hun opdracht. Sinds 1941 hadden ze samen 30.000 kilometer boven de Stille Oceaan afgelegd zonder dat er ooit iets was misgelopen en nu kwam daar plotseling White als een vreemde eend in de bijt ! White met zijn wrevel en bitterheid en zijn gesloten karakter.

Kapitein Roberts sprong uit het toestel. De negen bombardementsvliegtuigen stonden op een rij en wachtten op het signaal van de verkeerstoren om te vertrekken. De mecaniciens maakten de startbaan vrij en het was enkele ogenblikken zeer stil alvorens de motoren van de vliegende forten begonnen te zoemen.

— Verduiveld ! Waar blijft White ?

Roberts zag hem aankomen slenteren. White ging in de houding staan.

— Jij vergezelt ons dus ? vroeg Roberts.

Hij vond het vervelend dat hij zo gedwongen tegen White deed en geen hartelijk woord vond om hem welkom te heten.

— Zo luiden inderdaad de bevelen ! antwoordde White.

— Tob je nog steeds over die geschiedenis uit het verleden ? vroeg Roberts.

— Voor jou is het niet moeilijk alles te vergeten ! Jij bent piloot, maar ik nog steeds mitrailleur...

— Ik kan het niet helpen dat je geen vliegtuig mag besturen ! zei Roberts.

— Neen ! Maar het is jouw schuld dat ik geen vliegbrevet kreeg !

— Ik was verplicht in mijn rapport eerlijk te zeggen wat ik tijdens de proefvlucht geconstateerd had en er aan toe te voegen dat ik je ongeschikt achtte als piloot... Ik mocht niet anders handelen !

Billy White zei niets en mokte. Hij was koppig en wou niets begrijpen.

— Nog andere bevelen, kapitein ? vroeg hij na een poosje.

— Neen, niets meer ! antwoordde Roberts.

Kom mee naar pagina 24.

Michel Vaillant Michel Vaillant Michel Vaillant Michel Vaillant Michel Vaillant Mich

DE 8e

Na een hoogoplopende ruzie tussen Roy en Nicolas zegt Michel dat iedereen vrij is de ploeg

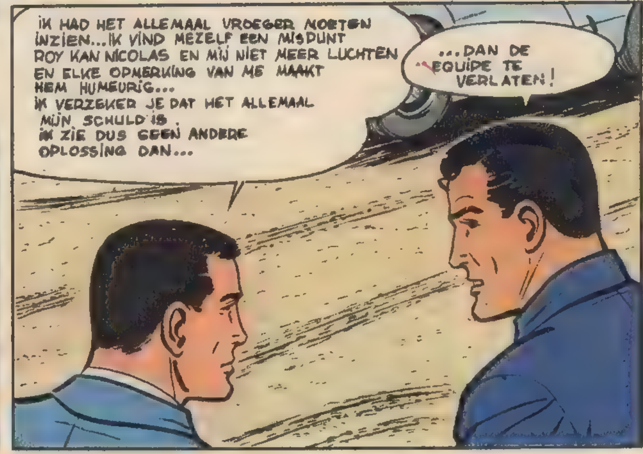








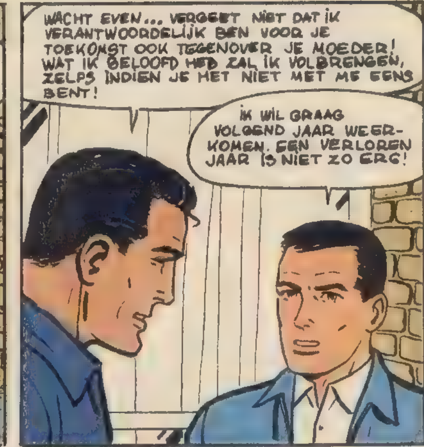






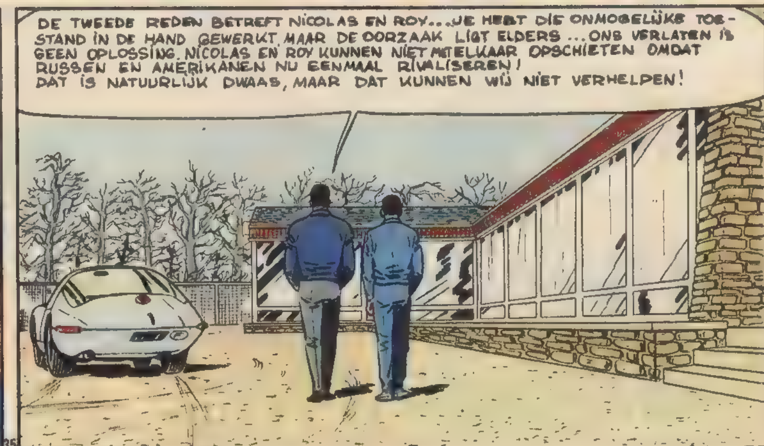










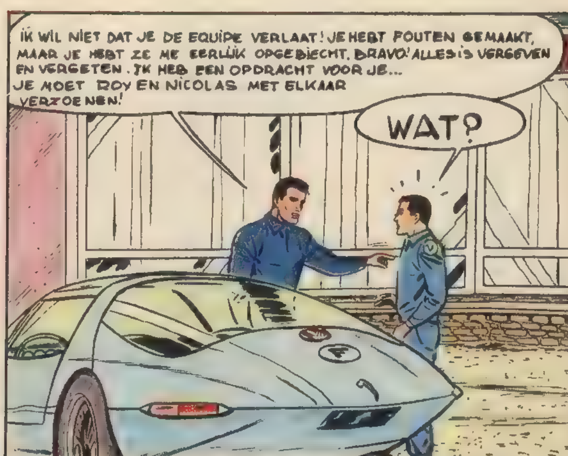


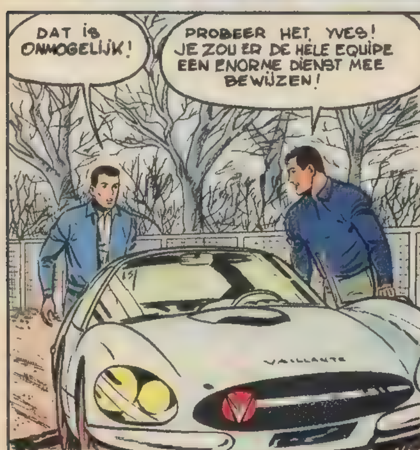
door Jean Graton

verlaten. Tot zijn grote verrassing is het Yves die wil weggaan

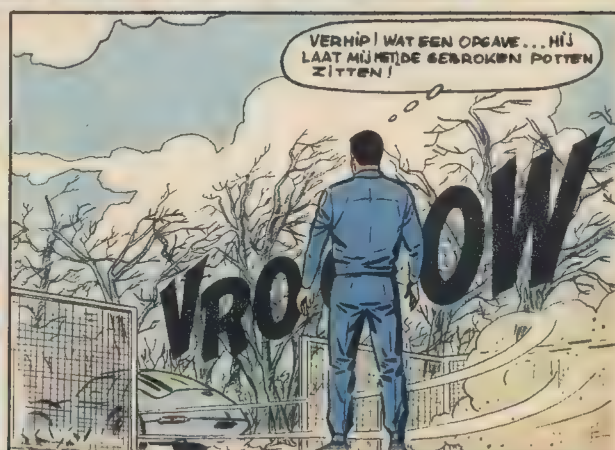




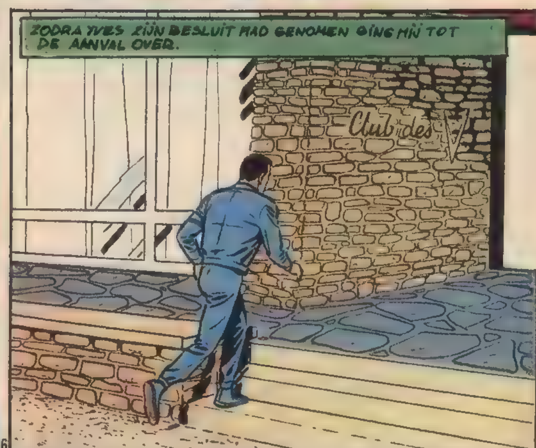
















HET TEAM

Vervolg van pagina 21

De kapitein haalde de schouders op en kroop achter White in het toestel. De bemanning was op haar post en de stem van de verkeerstoren weerklonk in de koptelefoons. De logge toestellen startten een na een, scheerden over de palen van de afrastering en vlogen hun bestemming tegemoet.

Voor Roberts betekende dit steeds het hoogtepunt van een opdracht. Hij haatte de oorlog en hield niet van het beroep dat hem dwong zijn moordende vracht uit te storten op onbekende steden onder voorwendsel dat het Japanse steden waren en hij een Amerikaan was. Het was echter zijn plicht te gehoorzamen. Het enige wat hem op die ogenblikken een hart onder de riem stak was het feit dat de anderen net zoals hij voelden en dat ze samen een flink team vormden. Maar vandaag was alles anders. Het leek wel alsof het toestel zwaarder woog omdat er zich iemand aan boord bevond, die zich als een vreemdeling beschouwde en schijnbaar op iedereen boos was.

De overige bemanningsleden waren eveneens humeurig.

— Die White brengt ons nog ongeluk ! zei Dumas.

Kapitein Roberts wou geen aandacht schenken aan de woorden van Dumas, maar hij voelde zich ook onrustiger dan tijdens de andere vluchten. De motoren draaiden prima en de naalden van de 200 wijzerplaten van het dashboard stonden op veilig... Er haperde echter iets aan de stemming !

— Tja ! zei hij, het wordt geen makkelijke match vandaag.

Een match... Het woord riep een heleboel sportieve herinneringen bij hem op. In verbeelding zag hij het base-ball veld voor zich opdoemen. Hij zag zichzelf spelen en ook White...

— Neem het commando over, zei hij tegen Dumas. Ik ben zo terug.

Hij zette zijn helm af en liep naar de staart van het toestel. Cummings, Brown en Curtis zaten op een bank gezellig met elkaar te praten. Een eindje verder zat White... alleen en in gedachten verzonken.

Hij schrok op toen hij Roberts hand op zijn schouder voelde.

— Ik moet met je praten ! begon de kapitein... Neen, niet over die oude geschiedenis. Ik begrijp dat je het jammer vindt. Ik wou het over iets anders hebben.

— Er valt niets meer te zeggen, mompelde White.

— Begrijp je dan niet dat we een team vormen ? Herinner je je die match nog tegen Saint-Louis ? We hebben ze glansrijk overwonnen !

— Inderdaad ! Het was een mooie match.

— En weet je waarom wij die dag wonnen ? We behoorden beslist niet tot de sterksten, maar we vormden een eendrachtige groep.

— Je hebt gelijk, dat dacht ik ook...

— Vandaag vormen we weer een team. Iedereen is noodzakelijk hier ! Een mecanicien is net zo belangrijk als een piloot en een piloot vervult geen grotere rol dan een mitrailleur ! We hebben ons in een avontuur gestort waarin ieder van ons zijn verantwoordelijkheid heeft en pas wanneer we samen een equipe vormen, zullen we onze opdracht tot een goed einde brengen. Meer had ik je niet te zeggen. Tot straks...

Roberts keerde zich om en verliet zijn mitrailleur.

— Kapitein ! hoorde hij White achter zich zeggen.

— Ja ?

— Ik denk dat ik het gesnapt heb ! Ik voel dat ik er bijhoor !

— Ik wist het wel ! antwoordde Roberts tevreden.

De kapitein liep weer terug naar de cockpit.

Dumas wees iets. Hoog boven hen verschenen drie zwarte stippen die vlug groter werden. Roberts zette zijn helm op en sprak in de microfoon waarmee hij in verbinding stond met de overige bemanningsleden.

— Piloot aan bemanning. Drie vijandelijke jagers op tien uur. Maak je klaar.

Nu hij het gevaar voelde naderen, vond hij zijn koelbloedigheid weer. Elk om beurt signaleerden de mannen hem dat zij zich op hun post bevonden.

— Tweede mitrailleur ?

— Paraat ! riep de stem van White.

De Japanse jachttoestellen waren nu heel dichtbij. Ze mochten komen ! Het team van Roberts was paraat...

EINDE

1811. LANGS DE PORTUGESE GRENS ...

Jean LAFITTE

DE RIDDERLIJKE KAPER

IK SNAP GEEN JOTA VAN WAT DIE KEREL VERTELT !

SCENARIO: YVES DUVAL
TEKENINGEN: G. VAN DESSEL

MAARSCHALK, MIJN MOEDER WAS EEN PORTUGESE ... DE BOER ZEGT DAT 3.000 ENGELSEN ZICH IN DE BUURT VAN HALBUERA IN HINDERLAAG GELEGD HEBBEN.

DANK JE WEL, KAPITEIN LAFITTE ! VOORTAAN ZAL JE BIJ ME BLIJVEN OM ALS TOLK TE FUNGEREN. WE GAAN HET DORP OVERROMPELEN ...

EN TERWIJL HET 27e REGIMENT DER DRAGONDERS ZICH KLAAR MAAKTE OM TOT DE AANVAL OVER TE GAAN ...

WAT BETEKENT DAT, LAFITTE ? IK GAF JE TOCH HET BEVEL ..

IK WIL DE EER EN DE GEVAREN SAMEN MET MIJN MAKKERS DELEN !

DE FRANSE ZWARE RUITERIJ OVERVIEL DE VIJAND ONVERWACHTS EN DE ENGELSE INFANTERISTEN MOESTEN ZICH TERUGTREKKEN.

NA DE GLANSRIJKE OVERWINNING ...

IK HOOP DAT DIT MIJN ONGEHOORZAAMHEID GOEDMAAKT !

JE VERDIENT KAMERARREST, DRIFTKOP ... JE ZAL DE OP DE VIJAND BUIT GEMAAKTE VLAGGEN PERSOONLIJK AAN DE KEIZER OVERHANDIGEN !

NAPOLEON ONTVING TE PARIJS DE TROFEEËN VAN HALBUERA ...

MAARSCHALK SOULT ZEI ME DAT JE DAPPER WAS.

MAAR DIE NAMIDDAG ...

DAAR HEB JE EEN OFFICIER VAN DE CORSIKAANSE ONDERKRUIPER !

DIE SNOEVER ZOU BETER VECHTEN DAN MET ZIJN ERETEKENS TE PRONKEN !

!





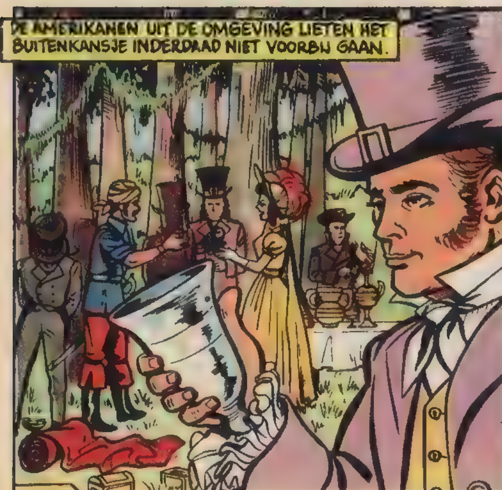
















NEEM DEZE VIER PAGINA'S UIT KUIFJE. ZE


DAT MOGEN WE NIET LANGER DULDEN! DIE PIRATEN BETALEN GEEN BELASTING EN WERKEN DE ONDERGANG VAN DE NORMALE HANDEL IN DE HAND.
WE ZIJN NIET TEGEN HEN OPGEWASSEN! ZE BESCHIKKEN OVER NEGENTIG SCHEPEN EN HONDERDEN MANSCHAPPEN.


INDIEN IK DIE BOEF IN HANDEN HAD, LIET IK HEM DADELIJK HANGEN!


WAAR WACHT JE OP? HIER BEN IK!
LAFITTE!


TRACHT GEEN ALARM TE SLAAN, GENERAAL! MIJN MANNEN OMSINGELEN DE WONING... LATEN WE LIEVER ALS VRIENDEN PRATEN!


DE VERENIGDE STATEN ZIJN IN OORLOG TEGEN ENGELAND! IK HAAT DE BRITTEN OMDAT ZE NAPOLEON VERBANNEN HEBBEN. INDIEN JE ME TOESTAAT VRIJ HANDEL TE DRIJVEN, WIL IK JE BONDGENOOT ZIJN.


IK WENS GEEN BONDGENOOTSCHAP MET EEN KAPER! ZODRA IK DE KANS KRIJG LAAT IK JE TOT DE STROP VEROORDELEN.
JAMMER, GENERAAL! HET ZOU JE WEL EENS KUNNEN BEROUWEN!


WAT EEN BRUTALE VLEGEL! ME IN MIJN EIGEN HUIS KOMEN UITDAGEN!
DIE KEREL HEEFT LEF EN ZOU EEN UITSTEKENDE BONDGENOOT VOOR ONS ZIJN.

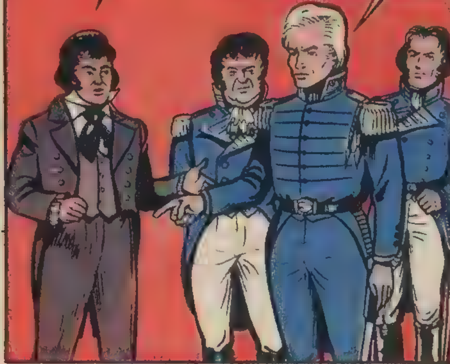

EEN POOSJE LATER TE BARATARIA..
DE AMERIKANEN ZIJN DUS NET ZO'N SCHURKEN ALS DE BRITTEN!
ER STEVENT EEN SCHIP OP ONS AF, CHEF!

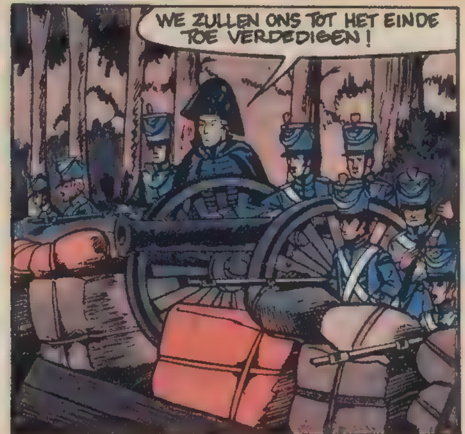

HET IS EEN BRITS VAARTUIG DAT DE WITTE VLAG VOERT EN DUS WIL ONDERHANDELEN.
WAT VOEREN ZE IN HET SCHILD?


EVEN LATER...
WIJ WILLEN NEW ORLEANS AANVALLEN, MR. LAFITTE. WE BIEDEN JE 50.000 POND INDIEN JE DE STAD WIL BEZETTEN.


IK KAN JE AANBOD NIET AANVAARDEN, COMMANDANT! IK ZAL DE ENGELSEN DIE DE ONDERGANG VAN DE FRANSE KEIZER BEWERKT HEBBEN STEEDS ALS MIJN VIJANDEN BLIJVEN BESCHOUWEN!
VERMITS JE DE OORLOG WENST KAN JE DIE KRIJGEN!

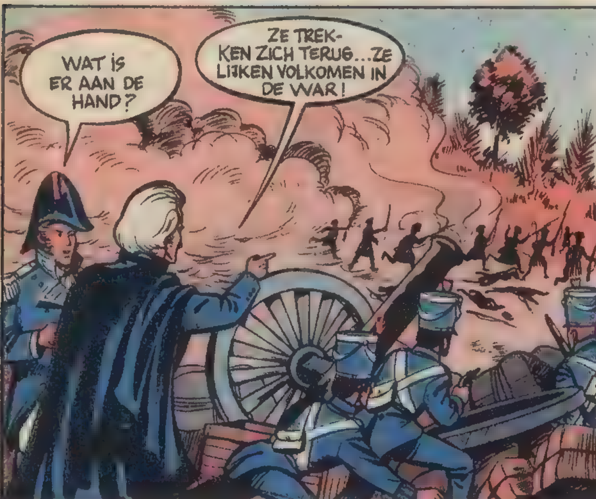


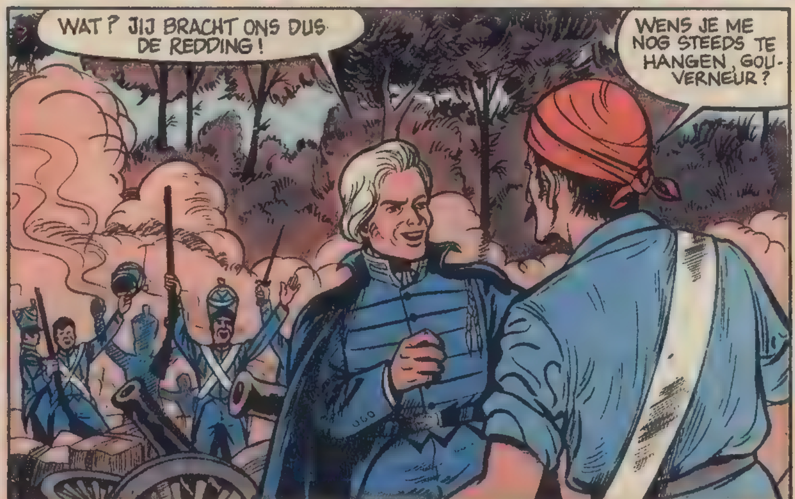




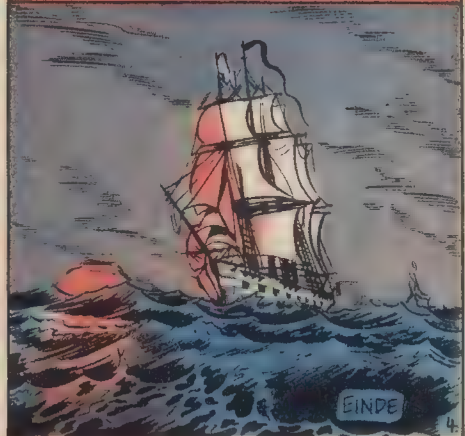












Volgende week : DE ROLLS-ROYCE

DE ONDERGANG VAN DE "GOLDEN QUEEN"

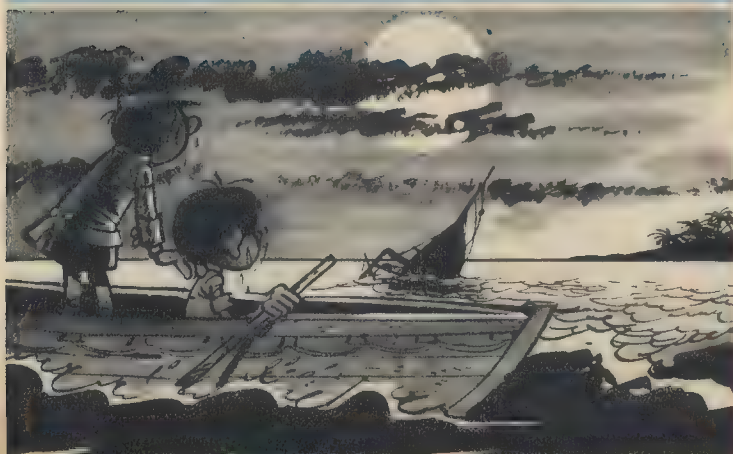
DIE ochtend voeren wij het Panamakanaal door. Vandaag nog zouden wij de Evenaar kruisen en koers zetten op Isabela, een eiland van de Galapagos. Het was een schitterende dag. Onze « Golden Queen » was een elegant plezierjacht, met sneeuwwitte romp. De scherpe boeg kliefde door het zilte nat en het schuim spatte hoog tegen de scheepsflanken. Het goed verzorgde koperwerk van stangen, schroeven en bouten blonk in het felle zonlicht. De kapitein stond op de brug, gekleed in witte tropenjas met zilveren knopen. Prof. Watkins en ik stonden op de achtersteven en speurden de horizon af.

HET werd warmer en warmer. Tegen de middag was het niet meer uit te houden op het tussendek en wij vluchtten naar de brug. De machtige dieselmotoren brulden, zwoegden, en eindelijk, om vier uur voer de « Golden Queen » over de Evenaar. Een plechtig ogenblik volgde. In de verte scheidde een donkergrijze streep de zee van de hemel, dat moest Isabela zijn. Een oude zeerob vertelde dat het eiland omringd is met een netwerk van klippen, doorweven met draaikolken. De gezagvoerder liet de machines op halve toeren draaien en moedig maar zeker begon ons schip zijn zeewandelingetje door de verraderlijke riffen. De zon werd roder, zonk dieper en raakte de woelige zee. De nacht nam bezit van de aarde. Geen maanlicht, alleen een donkere compacte massa, die ons omgaf en een ontembare zee. De scheepslichten werden ontstoken. De oceaan werd wilder, woester. Hoge baren sloegen te pletter tegen het dek. Schuimvlokken spatten uiteen. Een stuk reling verdween spoorloos. Isabela konden wij niet meer zien.

Het schip begon vervaarlijk te stampen en te rollen. Wij moesten elkaar toeschreeuwen. En eensklaps, een geweldig gekraak, een schurend geluid van ijzer op steen. Een siddering doorvoer het ganse vaartuig. De voorsteven zakte op zijn knieën. Een stuk van het dek werd afgerukt, de koperen reling, als was ze van rubber, plooide onder de druk van de golven. Een tweede schok volgde. Brutaal werden wij neergesmakt. Onze adem stokte. De machines vielen stil, de lichten doofden. Toen pas realiseerden wij, dat wij op een klip waren gelopen en dat ons schip verloren was. Met behulp van onze zaklampen konden wij elkaar weervinden. Professor Watkins en ik bleven angstig bij elkaar. Wij waren druipnat; voortdurend drong de voorsteven dieper in het water. De reddingsboten werden in zee gelaten. Eén na één daalden wij langs de geïmproviseerde touwladder in de sloepen. Haastig verwijderden wij ons van de plaats van het drama, recht naar Isabela. De storm bedaarde even vlug als hij gekomen was.

De maan rees klaar en helder aan de wijde hemel. Tegen elkaar gedrukt keken professor Watkins en ik naar de spookachtig verlichte wrakstukken van wat eens de fiere « Golden Queen » was.

Vera Loridon
EEN TROUWE LEZERES VAN KUIFJE





HET GEVECHT

De valse archeologen zijn er van overtuigd dat pastoor Hermans en zijn jongens























IN DE BERGEN

EEN AVONTUUR van POM en TEDDY

DOOR F. CRAENHALS

de plaats hebben verlaten. Zij beginnen dus ijverig hun koffers op te halen...

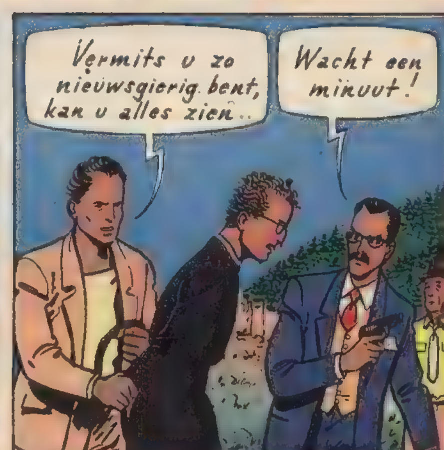












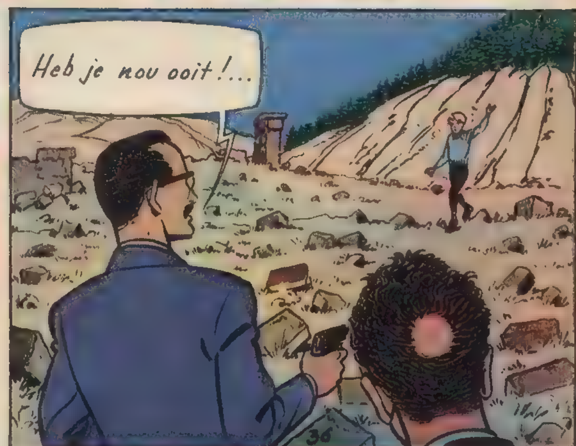












WORDT VOORTGEZET

1200 DAGEN OM ANTWERPEN EEN NIEUWE POORT OP DE SCHELDE EN BELGIE DE GROOTSTE SLUIS TER WERELD TE GEVEN

ZAND V



NU wij weten welke toekomstplannen er gemaakt worden voor de haven van Amsterdam, gaan wij eens even kijken wat er in Antwerpen wordt gedaan om de haven uit te breiden en aldus de toekomst van Antwerpen veilig te stellen. Er was een tijd dat slechts schepen met een maximum van 35.000 ton de Schelde konden opvaren en binnenlopen in de haven van Antwerpen. Thans kunnen schepen van 50.000 ton zeer gemakkelijk in de haven worden geloodst en weldra is de weg vrij voor oceaanreuzen van 80.000 tot 100.000 ton !

Sedert 1950 is het aantal schepen dat de haven van Antwerpen in- en uitvaart verdubbeld en het goederenverkeer is met 73 % gestegen. Om de haven van Antwerpen te moderniseren en toe te laten dat grotere schepen er zouden kunnen binnenlopen, werden er reeds twee machtige sluizen gebouwd : de Kruisschans- en de Boudewijnsluis.

De grootste sluis ter wereld !

Maar er moet nog meer worden gedaan en thans rollen de bulldozers over een stuk van de gemeenten Zandvliet en Berendrecht, in de nabijheid van de Nederlandse grens. Daar wordt een van de grootste kunstwerken gebouwd van het moderne Europa : een nieuwe sluis die aan de reusachtige petroleumtankschepen van 100.000 ton zal toelaten de Schelde af te varen en het anker te werpen in de haven van Antwerpen. In de nieuwe sluis kunnen vier schepen van 30.000 ton tegelijkertijd worden versluisd. De afmetingen van de sluis : 500 m lang op 57 m breed.

Het zal de grootste sluis ter wereld worden !

Staal en beton

Voor de sluisdeuren alleen is er 7.000 ton staal nodig. Dat is méér dan men nodig had voor de Eiffeltoren ! Niet minder dan 700.000 m3 gewapend beton zal er gebruikt worden, d.w.z. een hoeveelheid die kan volstaan om rond gans België een muurtje van een meter te metselen. 3.140.000 m3 aarde zullen uitgegraven worden, d.w.z. een volume dat groter is dan de Grote Piramide.

De nieuwe sluis voor Antwerpen is niet alleen reusachtig groot, maar ook zeer modern. De sluiskolk, met



een inhoud van 120.000 m3, kan gevuld worden in minder dan 15 minuten. Iedere sluisdeur, 58,80 m lang, 22,80 m hoog en 9,90 m breed, zal slechts 14 ton wegen. De sluisdeuren van de Kruisschans, die in 1927 in dienst werd genomen, zijn bijna even zwaar alhoewel zij driemaal kleiner zijn.

Voor de bouw van de sluis waren heel wat vraagstukken op te lossen. In hydraulische laboratoria moest men de vorm en de afmetingen bestuderen van de aquaducten die het water aanbrengen om de sluiskolk te vullen. Je moet weten dat men zo'n sluiskolk niet om het even hoe kan vullen. Men moet de waterkolken zoveel mogelijk vermijden. Men moest ook naar een middel zoeken om te verhinderen dat het slib van de Schelde zich zou vastzetten op de fundamenten. De bocht van de Schelde tussen Lillo en Zandvliet moet volledig worden uitgebaggerd. Men moet een watergeul graven, een dok, enz..., enz...

En wanneer zal de nieuwe sluis kant en klaar zijn ? Wel, men heeft de firma's die aan de constructie van de sluis werken 1200 werkdagen gegeven om de zaak tot een goed einde te brengen. In de loop van het jaar 1966 zal de nieuwe sluis voor de scheepvaart worden geopend.

ANTWERPEN DERDE HAVEN VAN EUROPA



De grootste haven van Europa is Londen. Dan volgt Rotterdam en op de derde plaats komt Antwerpen.

De bloei van Antwerpen

De bloei van Antwerpen is in de eerste plaats te danken aan de geografische ligging van de havenstad. Ze ligt immers het dichtst bij de grootste industriële centra van West-Europa. Antwerpen heeft een Hinterland van 250.000 km2 en daarin wonen 55.000.000 mensen.

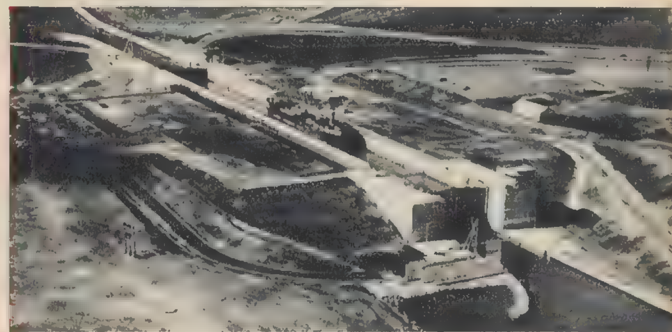
Geloste- en geladen goederen

Het verkeer in de haven is aanzienlijk gestegen sedert het einde van de 2e Wereldoorlog. In het jaar 1938 liepen 11.762 schepen de haven binnen en werd 23.500.000 ton goederen gelost en geladen. Thans lopen er per jaar gemiddeld 15.000 schepen de haven binnen en wordt er 32.000.000 ton goederen gelost of geladen. Antwerpen is niet alleen een grote zee- maar tevens een belangrijke binnenhaven. Er zijn 27 dokken verbonden met de stroom door de Zuidersluis, Bonapartesluis, Kattendijksluis, Royerssluis, Kruisschanssluis en sinds 1955 de Boudewijnsluis. Aanlegkaaien voor zeeschepen : 40 km, aanlegkaaien voor binnenschepen : 6,5 km, droogdokken : 14, koelinstallaties : 16.000 m, kranen : 705, drijvende kranen : 43, sleepboten : 38.

Eerste lijnhaven van het continent

Antwerpen is de eerste lijnhaven van het continent. Antwerpen is de zetel van 220 regelmatige scheepvaartlijnen en dit komt omdat de schepen die binnenlopen in de haven van Antwerpen maar zeer zelden leeg moeten afvaren. Meestal liggen de goederen, die zij moeten meenemen bij het vertrek, reeds te wachten. Dat is een van de vele voordelen die de haven van Antwerpen de scheepvaartlijnen biedt.

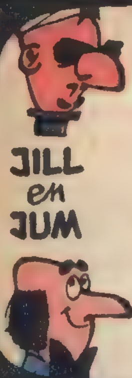
WAT IS EEN SLUIS ?



WANNEER het ene deel van de waterloop hoger is gelegen dan het andere, d.w.z. wanneer het bodemniveau zeer verschillend is, dan moet er een sluis worden gebouwd. Men zou een sluis kunnen vergelijken met een trap. De schepen gaan van sluis tot sluis op en af, net zoals men de treden van een trap zou op of af gaan. De delen van een rivier die gescheiden worden door een sluis heet men kanaalvakken. Er is het bovenste kanaalvak, het deel dat zich bevindt aan de kant waar het water inloopt, en het onderste kanaalvak, het deel dat zich bevindt aan de zijde waar het water afloopt.

Het is de sluis die de boot toelaat van het ene kanaalvak naar het andere te varen. De boot komt in de sluiskolk. De deuren worden gesloten en de sluiskolk wordt gevuld of leeggemaakt al naar gelang het geval. Wanneer de sluiskolk wordt gevuld, dan stijgt de boot die er reeds inligt tegelijkertijd met het waterniveau. Hij stijgt tot het niveau van het bovenste kanaalvak is bereikt. Nu kan natuurlijk ook het omgekeerde gebeuren; de boot komt van het bovenste kanaalvak, wordt in de sluis gelaten en daalt nu zacht met het waterniveau tot het niveau van het onderste kanaalvak werd bereikt. Dan wordt de sluisdeur geopend en kan het schip zijn weg voortzetten.

Een van de grootste sluizen ter wereld : de Eisenhowersluis, een van de zeven sluizen tussen Montreal en het meer van Ontario. Op de foto ziet men zeer duidelijk de cargo die versluisd wordt.



DE TUBA SOLO

JILL en JUM

DOOR JO-EL









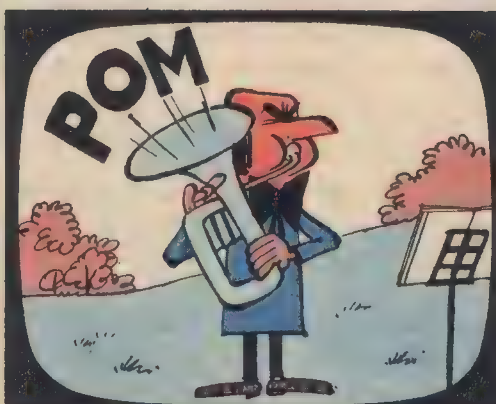


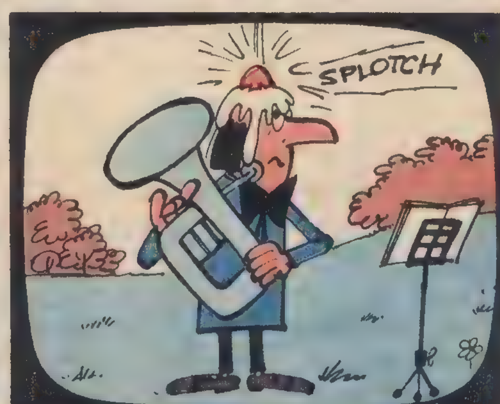


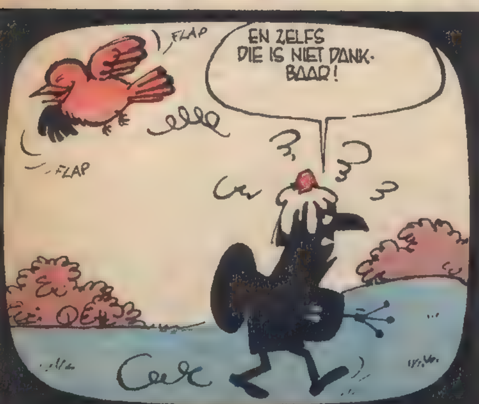






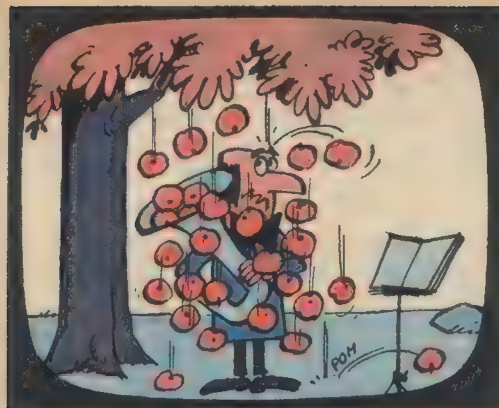




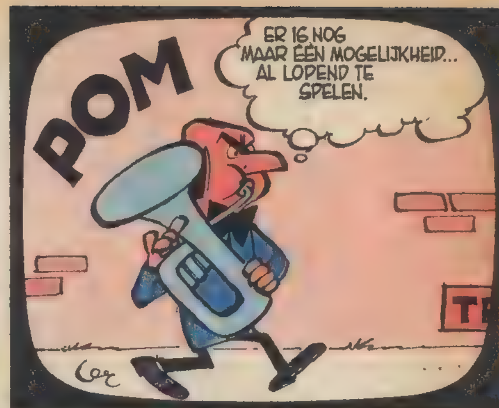


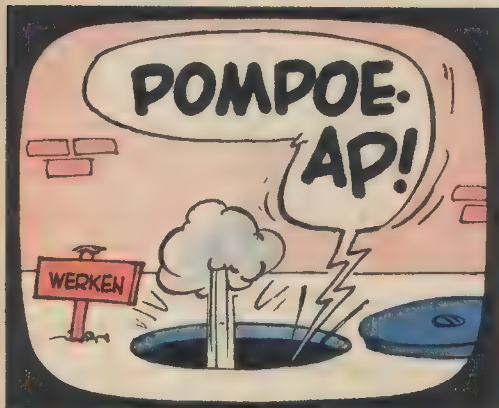





POM




POM
ER IS NOG MAAR EEN MOGELIJKHEID... AL LOPEND TE SPELEN.


POMPOE-AP!
WERKEN


WAARACHTIG! NOCH DE HEMEL NOCH DE AARDE ZIJN MIJ GENADIG!


HIER IS JE UITLAATPIJP!
TOK

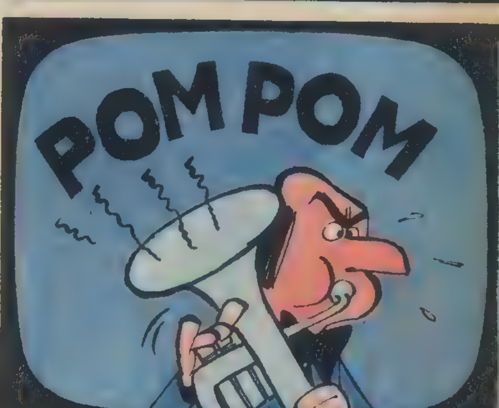

JE KAN BETER MET CASTAGNETTEN LEREN RATELEN, DIE KOMEN NIET ZO HARD AAN!!


NIEMAND BEGRIJPT MIJ ... O!...


EEN VERLATEN HUIS...


NU MAAR HOPEN DAT DE ACOUSTIEK GOED IS...


PIET! IK HEB DE LADING GEPLAATST. GA JE GANG!


POM POM


BOEM


U ZOEKT OOK ALTIJD HET MINST GUNSTIGE INSTRUMENT UIT, NEEM DIT LIEVER!


LET OP, IK TEL TOT DRIE! EEN ... TWEE ... DRIE...
JO-EL 62
EINDE



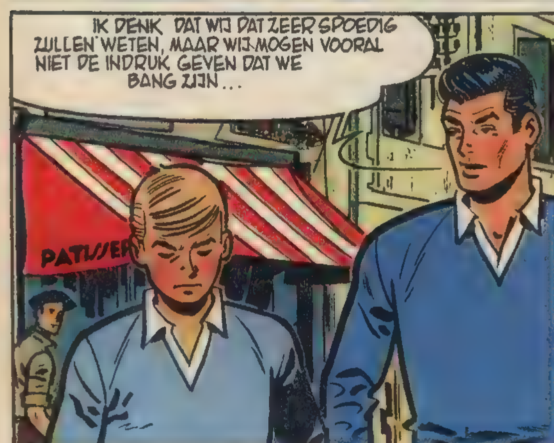
Onze vrienden zijn op Etchegorri aangekomen. Het is duidelijk dat zij ongewenst zijn in de streek. De inwoners van Espelette willen met hen niets te maken hebben...

DE ERFENIS









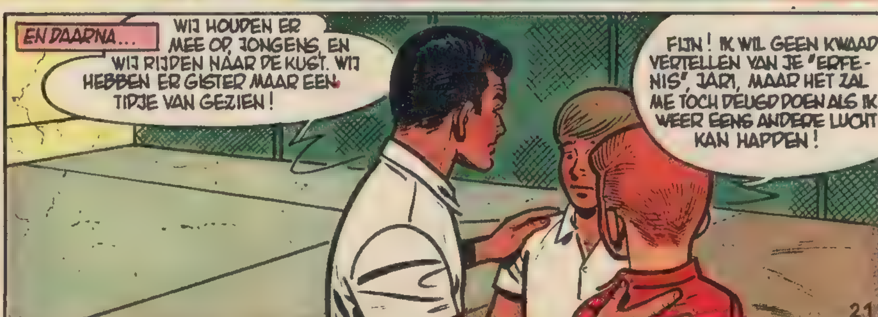






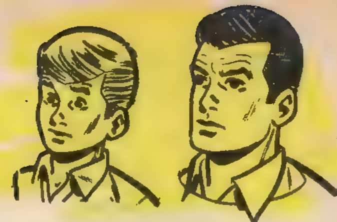


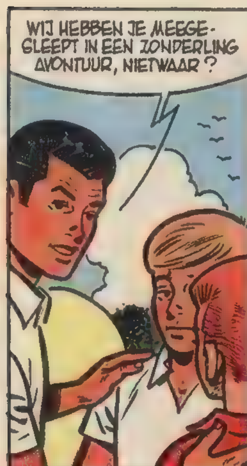


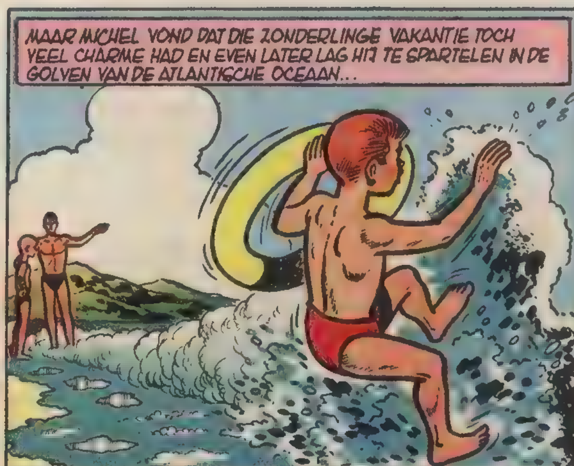


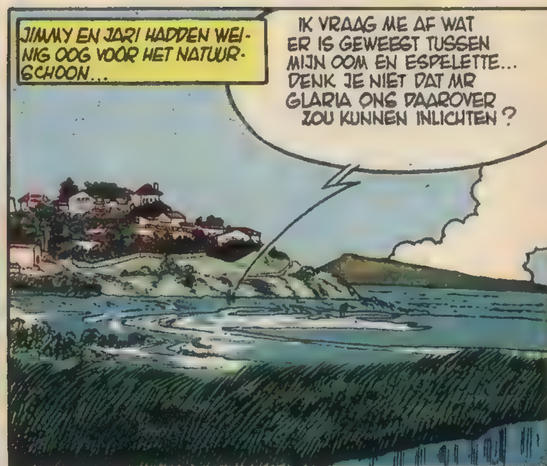
VAN JARI

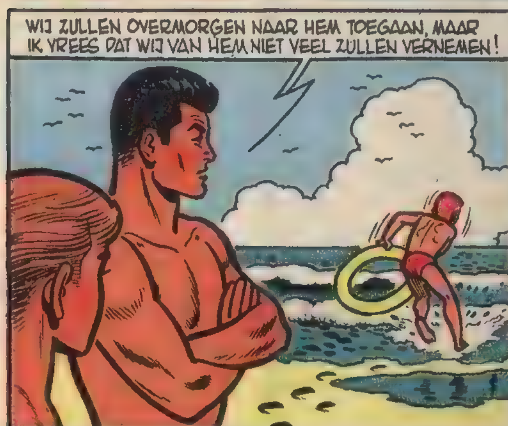
DOOR R.REDING



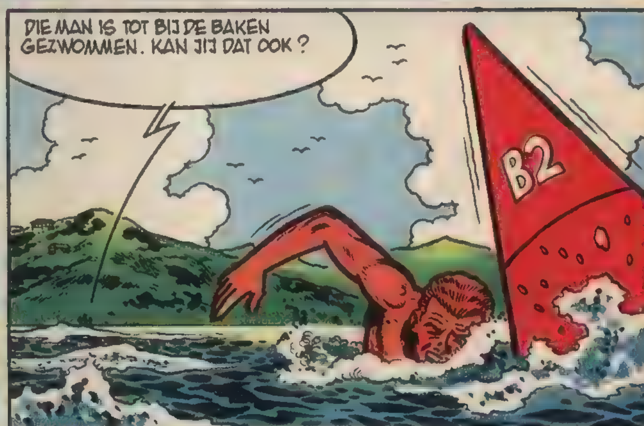








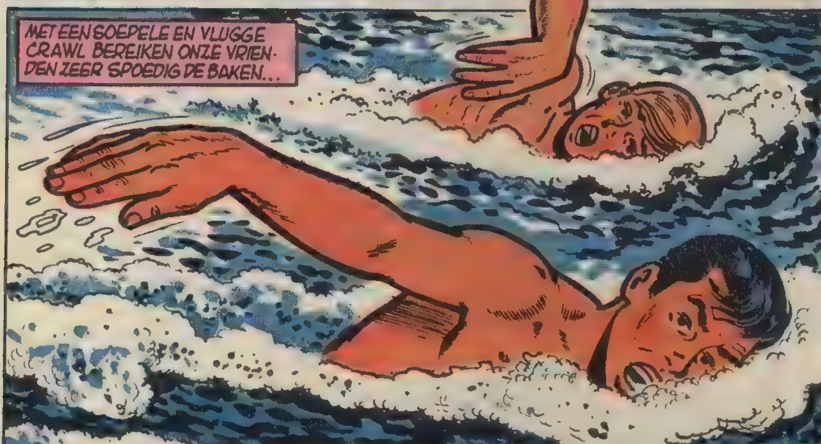














WORDT VOORTGEZET

SPORT

Voor of tegen 4-2-4

NA de beroemde WM-opstelling en na de variante daarvan die niet veel succes heeft gekend en die men het V-systeem noemde, heeft de voetbalsport een ander systeem ontdekt, een systeem dat wordt samengevat in drie cijfers : 4-2-4.

De Hongaarse ploeg uit de jaren 50-54 had deze formule reeds toegepast, maar men moest wachten tot 1958 en de matchen voor de wereldbeker in Zweden, om een ploeg te zien die met dat systeem 4-2-4 de perfectie bereikte. Het werd een triomf voor Brazilië en daaruit vloeide voort, dat al de liefhebbers van de voetbalsport zich gingen interesseren voor het nieuwe 4-2-4-systeem. Brazilië won voor de tweede maal de wereldbeker in Chili en nadien gingen alle grote Europese voetbalploegen het 4-2-4 toepassen.

Wat betekent nu eigenlijk 4-2-4 ? Als je die cijfers bekijkt, dan vraag je je natuurlijk af waar de goalkeeper wel gebleven is. De eerste vier betekent : 4 backs op een rij, twee op de vleugels en twee in het centrum. Daardoor wordt de centrale back, die in het klassieke WM-systeem een grote rol speelde, afgeschaft. De 2 zijn de twee spelers die het middenveld beheersen. Zij moeten de aanval ondersteunen of de verdediging helpen versterken. En dit al naar gelang de spelfase. Dan krijgen wij de 4 van de voorlijn. In theorie is dit systeem zeer eenvoudig en beantwoordt zeer goed aan de essentiële regels van het voetbalspel : GANS DE PLOEG IN VERDEDIGING WANNEER HET MOET EN GANS DE PLOEG IN DE AANVAL WANNEER DIT NOODZAKELIJK IS. De Hongaarse voetbalmeesters waren tien jaar geleden de eersten om terug te keren naar dit eenvoudig en elementair principe.

In West-Europa wordt het nieuw systeem nog wat « stijfjes » toegepast. Heel wat ploegen volgen het, maar zonder de nodige soepelheid of verbeelding. De Engelsen die conservatief zijn en strak vasthouden aan de traditie, willen van het nieuw systeem niet weten. De Engelse trainers zeggen dat men het systeem slechts met succes kan toepassen wanneer men in zijn ploeg ten minste zes uitzonderlijk begaafde spelers heeft. De toekomst zal hier dan waarschijnlijk bewijzen dat zij ongelijk hebben.

Naar onze mening mag men echter de woorden van de grote Di Stefano wel eens aandachtig overwegen. Hij zei : « Het zijn de trainers die er belang bij hebben nieuwe spelsystemen uit te vinden om te bewijzen hoe belangrijk ze wel zijn. Maar, op het speelveld zelf zijn er slechts mensen ! »

Een Hongaarse trainer had hierop het antwoord : « Real Madrid heeft jarenlang de voetbalsport gedomineerd. De ploeg was zo rijk dat zij geen oefenmeester nodig had ! »

Het staat wel vast dat er nog heel wat zal getwist worden over het nieuw spelsysteem 4-2-4 !

De drie hobby's van Luis Folledo : boksen, stieregevechten en... de tango !



HIJ heet Luis Folledo. Het zou de naam van een liedjeszanger kunnen zijn, maar het is die van een bokser. De Spaanse boksliefhebbers zien in hem de opvolger van Fred Galiana, de man die enkele jaren geleden alle Europese pluimgewichten belachelijk maakte.

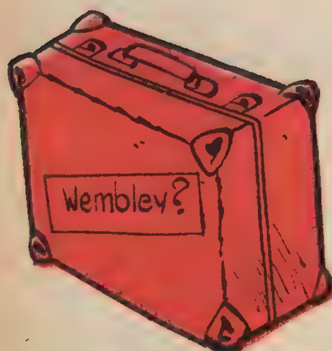
Folledo heeft dezelfde manager als Galiana, nl. de Fransman Jules Avernin. Deze laatste gaat zijn bokskampioenen steeds bij de toreadors zoeken ! Folledo beschikt over dezelfde elegante techniek als zijn landgenoot Galiana, heeft dezelfde nonchalance en dezelfde punch.

Luis Folledo droomt er van Europees kampioen der middengewichten te worden. Hij is 25 jaar, zoon van een metaalarbeider, is ongehuwd en woont bij zijn ouders en vier zusters. Hij is een ernstige jongeman, maar dit betekent niet dat hij al zijn tijd opoffert aan de bokssport. Hij is dol op stieregevechten. Met het geld dat hij in de ring wint koopt hij jonge stieren waartegen hij iedere keer hij daartoe de kans heeft een vechtpartijtje waagt.

Twee uur vooraleer hij in Parijs moest boksen tegen de Corsicaan Vanucci — match die hij trouwens won — danste hij een tango !

Luis Folledo zegt : « Ik weet wat ik doe ! Ik wil een groot bokser worden en zal daarvoor de nodige offers brengen. Dit zal me echter nooit beletten van het leven te genieten ! » Jules Avernin maant zijn talentvolle jonge bokser tot voorzichtigheid aan en zegt hem niet te vergeten dat Galiana, die eveneens zeer flink begon, op korte tijd uit de ring verdwenen was omdat hij de discipline die van iedere bokser wordt geëist al te vaak aan zijn laarzen lapte.

GAAT ANDERLECHT NAAR WEMBLEY ?



KOMT Anderlecht in de finale voor de Europa Beker, m.a.w. gaat Anderlecht naar Wembley ? Het is nog wat te vroeg om op deze vraag te antwoorden. Zeker is dat Anderlecht zo goed speelt als de zeven ploegen die net als Anderlecht zijn uitgekozen voor de kwartfinales. Zelfs tegen Milaan, Reims, Dukla Praag en Benfica kan Anderlecht zijn mannetje staan !

Nooit had België zulk een prachtige en goed getrainde voetbalploeg ! Verbiest, Van Himst, Jurion, Hanon of Heylens zouden een zeer goed figuur slaan in om het even welke grote Europese voetbalploeg. Het spel van Anderlecht is elegant, aangenaam en ook doeltreffend.

Over enkele weken zullen wij weten of Sporting Anderlecht zijn droom tot werkelijkheid zal kunnen maken, m.a.w. of Anderlecht tot in de finale voor de Europa Beker zal komen. Geen enkele Belgische Club heeft het ooit zo ver gebracht, vermits Standard het vorig jaar in halve finale moest afleggen tegen Real Madrid. Je weet intussen reeds lang hoe Anderlecht tegen Real Madrid speelde en het staat wel vast dat de uitslag van die matchen de ploegleiders en ook de spelers hoop en moed hebben gegeven. Voor Anderlecht is niets meer onmogelijk !

Wij hopen dat Sporting Anderlecht naar Wembley zal gaan en tot op de top zal klimmen.

HET RECORD VAN RIK VAN STEENBERGEN : 20 JAAR OP DE PISTE !



DE dag toen Rik Van Steenbergen met zijn ploegmakker de Deen Lykke, de jongste Brusselse Zesdagen won, vierde hij niet zijn twintigste verjaardag, maar twintig jaar piste-activiteit ! Het Sportpaleis zat die avond eivol en de toeschouwers brachten Rik I een donderende ovatie.

Rik Van Steenbergen was driemaal wereldkampioen op de weg. Hij won de mooiste klassieke wegwedstrijden en talrijke Zesdagen. Hij is een unicum in de wielersport en nog lang niet versleten ! De harde wegwedstrijden heeft hij vaarwel gezegd, maar in de wintervelodrooms is hij nog steeds een meester. Hij bezit als geen ander renner de kunst de massa te boeien, sensatie te maken en vanzelfsprekend beheerst hij de techniek tot in de puntjes. Ik weet niet wie het Rik Van Steenbergen ooit zal nadoen !

Boulanger en Vervest, twee Belgen wereldkampioen biljart

HET is een sport die de grote massa niet opzweept of in beroering brengt, maar het is een sport die toch zeer veel aanhangers telt.

Het biljart eist van zijn beoefenaars grote kwaliteiten, zelfbeheersing, nauwkeurigheid, een perfecte techniek en nog véél meer. Wil men meedoen aan kampioenschappen, moet men werkelijk een virtuoos zijn !

Het is merkwaardig dat België twee wereldkampioenen heeft, Laurent Boulanger, wereldkampioen kader 71/2 en Jozef Vervest, wereldkampioen kader 47/2.

Ga eens kijken naar een biljartwedstrijd of naar een kampioenschap. Ik ben er van overtuigd dat je zal geboeid zijn door dit mooi en fijn spel !



Jacques Anquetil won de rit tegen het uurwerk, maar Rudi Altig was ongetwijfeld veel sterker !

DE Baracchi trofee, rit tegen het uurwerk per team van twee renners, eindigde op een drama. Zoals je weet heeft Jacques Anquetil de Baracchi trofee gewonnen, maar je weet ook dat hij bij de aankomst totaal uitgeput was — hij is ineengestort — en dat hij de rit nooit zou hebben gewonnen indien de Duitser Rudi Altig hem niet had geholpen !

Het is in feite Altig die de lauweren verdiende. In de 40 laatste kilometer heeft hij Jacques Anquetil niet alleen moeten aanmoedigen, hij heeft hem ook moeten duwen of trekken daar waar het nodig was. Ondanks die tegenslag vestigde Altig een record met een kruissnelheid van 45,952 km per uur. Men vraagt zich af hoe snel de Duitser wel zou hebben gereden, indien hij een even sterke teamgenoot had gehad. Rudi Altig is op slag een van de grootste specialisten van de tijdrit geworden. En wat is er gebeurd met Jacques Anquetil ? Hij kon niet deelnemen aan de Grote Prijs der Naties, hij werd verslagen te Lugano, en op 1 november voor de Baracchi trofee was hij werkelijk aan het einde van zijn krachten. Jacques Anquetil heeft wellicht te veel geëist van zijn lichaam. Meteen is dan het sprookje dat hij « onoverwinnelijk » is, uit de wereld !



WIL JE ALLES WETEN ?



● Pierre Bernard, goalkeeper van de Franse ploeg, zei : « De doelwachters zouden af en toe tien minuten moeten staken. Men zou dan dadelijk merken hoe belangrijk hun rol op het speelveld is !

● In het stadion van White City (Londen) werden er tafeltjes geïnstalleerd op de tribunes. De sportliefhebbers die geen tijd hadden een boterhammetje te eten voor zij naar het stadion kwamen, kunnen thans daar iets eten zonder dat zij een seconde van het spektakel moeten missen.

● Garrincha zal zijn eigen rol vertolken in een film die speciaal gewijd is aan zijn voetbalcarrière.

● De Tsjech Schroif, de beste doelwachter tijdens de matchen voor de Wereldbeker, heeft een gouden medaille ontvangen van de stad Bratislava en de titel van ereburger van de stad Praag. Bovendien heeft men hem een ganse maand vakantie betaald !

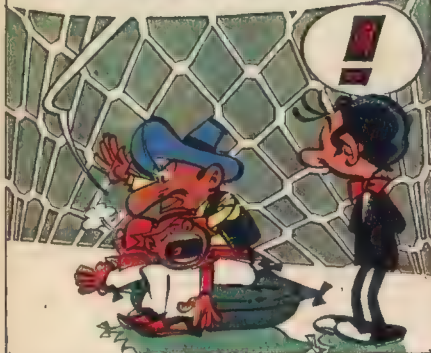
● De internationale Duitse back Schnellinger heeft een fortuin van de hand gewezen. Hij wil bij zijn Keulse club blijven. A.S. Roma had hem drie miljoen aangeboden voor een contract van twee jaar, 15.000 F per maand + een premie voor iedere match.

● De Franse wielerkampioen Raymond Poulidor had zijn pink gebroken. De breuk is weer hersteld, maar de pink is niet genezen, want telkens het weer verandert, heeft hij er pijn in. Zijn ouders en vrienden vragen hem thans geregeld : « Welk weer zal het morgen zijn ? »

ATTANASIO en GOSCINNY presenteren

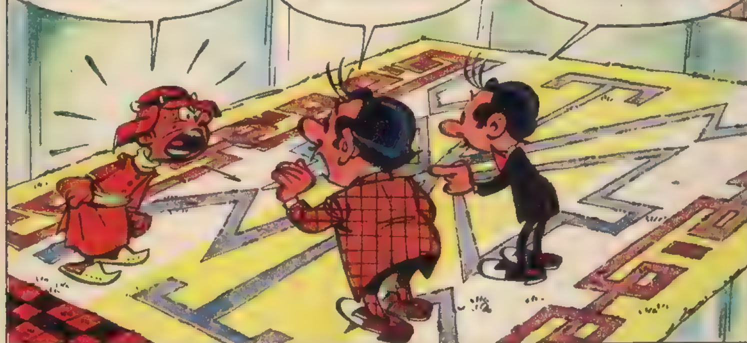
SPAGHETTI in de

Onze vrienden zullen de iman les moeten geven. Doen zij het















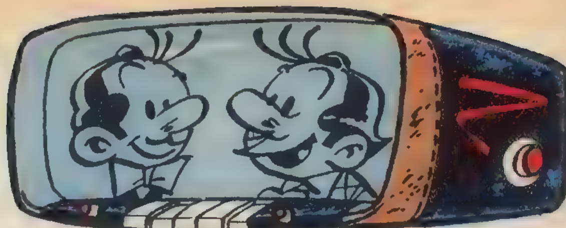






WOESTIJN

van Nargile, een naar en dom jongetje,
niet, dan worden zij onthoofd

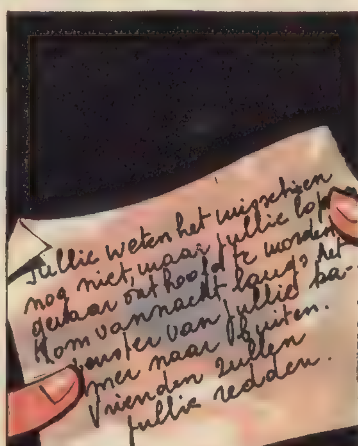




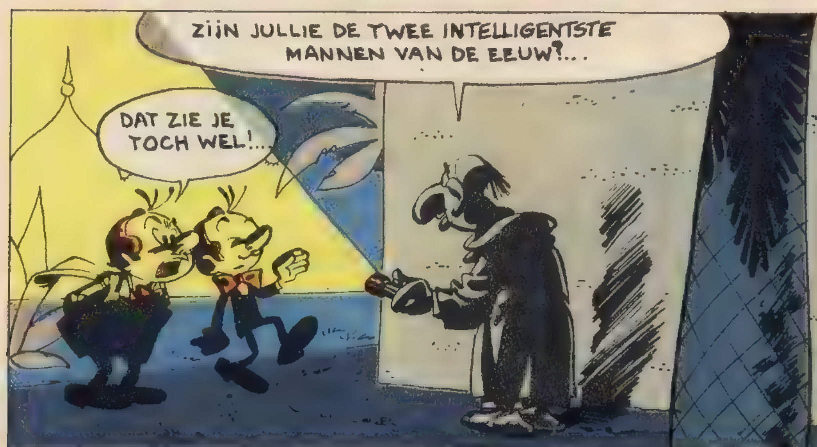






















WORDT VOORTGEZET



DE DES

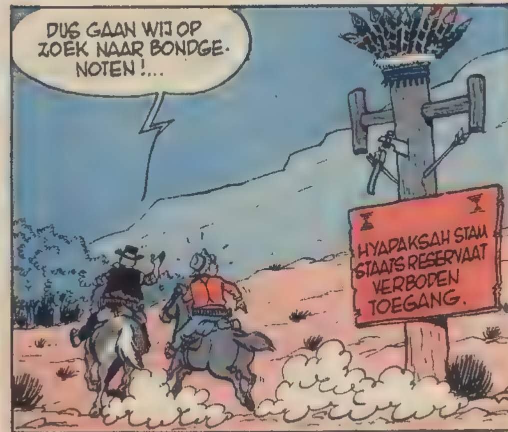
Dog Bull en Kid Ordinn hebben een contract van vijf jaar legerdienst moeten ondertekenen. Intussen galopperen de twee deserteurs

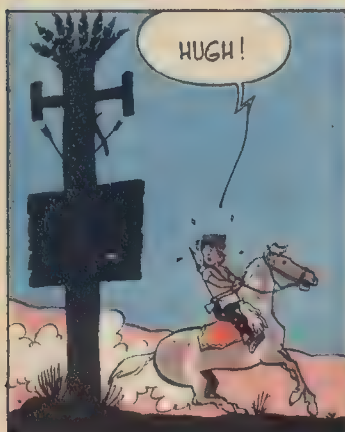




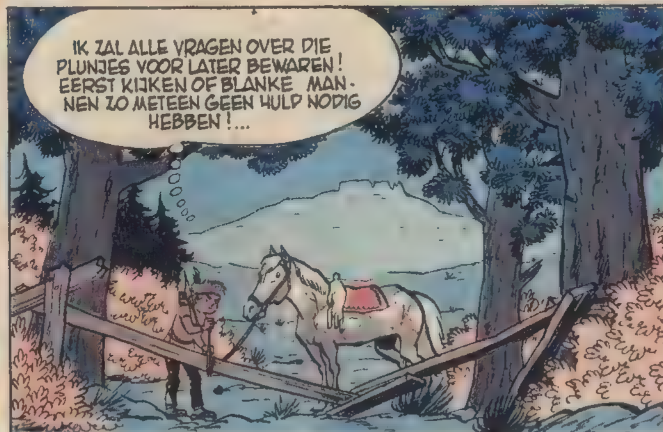






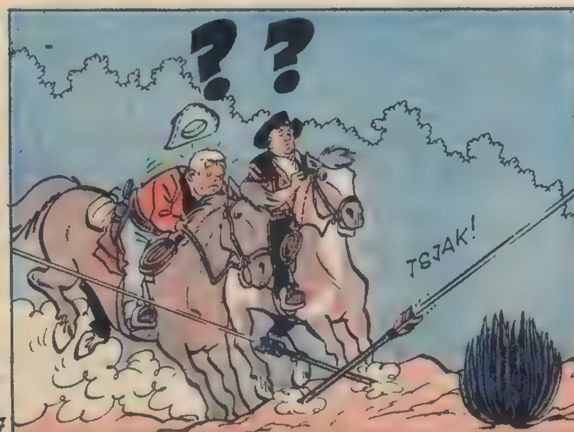












ERTEURS



ar de vesting van Kolakokha. Zij werden echter opgemerkt door kleine Poedel...

DOOR TIBET * SCENARIO : GREG

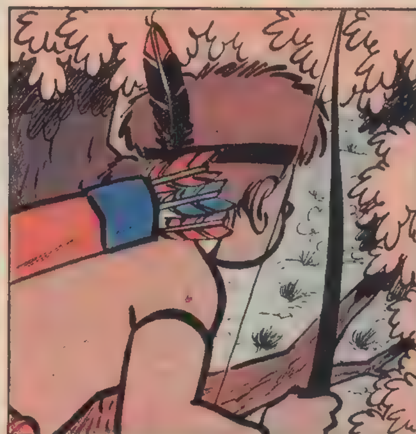








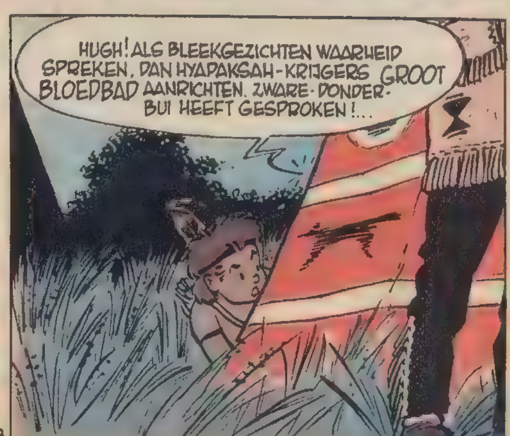












WORDT VOORTGEZET



De Poulbots marcheren fier achter hun vaandel !

DE "POULBOTS" VAN MONTMARTRE

VEEL Franse en ook niet-Franse chansonniers bezingen Montmartre en de « Poulbots ». Misschien heb je je reeds afgevraagd wat die « Poulbots » eigenlijk zijn. Het zijn de straatrakkers, de kinderen in de volksbuurten. Maar, zij hebben helemaal niets gemeens met nozems !



ONZE Belgische lezers zullen misschien zeggen : « Zo, dan zijn de « Poulbots » eigenlijk de « ketjes » van Parijs ! » En een ketje is zoals je weet een échte straatrakker uit Brussel, een handige guit met een slecht karakter maar een goed hart.

Maar nu zijn wij er toch nog niet helemaal. Waar komt de naam « Poulbot » eigenlijk vandaan ? Wel, dat zullen wij je in het kort vertellen. Poulbot was een schilder en hij borstelde met voorliefde kinderkopjes en kinderen in hun spel verdiept. De ganse dag zwierf hij door de volksbuurten van de Franse hoofdstad. Hier en daar ging hij zitten, nam zijn schetsboek en potlood of stelde zijn schildersezel op en schilderde de kinderen die hij ontmoette. Op zijn tochten door die volksbuurten zag hij ook dat men zich eigenlijk meer zou moeten bekommeren om al die kinderen en in 1921 richtte hij de Club van de kleine Poulbots op. Thans telt ze 800 leden. Donderdagsnamiddags en 's zondags vinden al de kleine Poulbots elkaar in het clubhuis en zeer vaak defileren zij gecostumeerd en achter roffelende trommels door de straten van Montmartre. Er is steeds een of andere restauranthouder die hun uitnodigt op een stevig maal.

De verjaardag van een Poulbot wordt altijd vrolijk gevierd. Men « doopt » de held van de dag met een beetje wijn en wrijft hem met een teentje look over de lippen. Het schijnt dat men de oorsprong van dat gebruik moet zoeken in de tijd van Hendrik IV, die een jachthuisje had niet ver van Montmartre.

Alle Poulbots zijn fier op hun vaandel dat zij steeds meedragen wanneer zij door de straten defileren. Zij zijn er trots op dat generaal de Gaulle, president van de Franse Republiek, dat vaandel is komen groeten !

Na de parade wordt er lekker gegeten !

POULBOT

DE SCHILDER VAN DE PARIJSE JEUGD

HIJ werd geboren te Saint-Denis en stierf op 67-jarige leeftijd, in september 1946. Zijn ouders waren eenvoudige mensen en hij had nog zes broers en zusters. Toen hij nog een kleine jongen was liep hij reeds met zijn schetsboek en tekenpotloden onder de arm. Met een studiebeurs kon hij naar het Rollin-college gaan en toen hij zestien was publiceerde hij gratis zijn eerste schetsen. Jarenlang werkte hij mee aan verschillende satirische weekbladen. Hij werd bekend en steeds kon men hem in de straten van de Parijse volksbuurten aantreffen om het spel van de kinderen gade te slaan en te tekenen. Hij was dol op de Parijse straatjeugd en heeft zeer veel gedaan om arme en verlaten kinderen te helpen.

Nu wil je misschien ook nog iets weten over Montmartre ? 't Is de naam van een stadsdeel in het noorden van Parijs. Het is op een hoogte gelegen en in de Romeinse tijd stond er een aan Mars gewijde tempel. Vandaar de naam Mons Martis. Later werd het Mons Martyrum geheten omdat, volgens de legende het onthoofde lichaam van de H. Dionisius van Parijs de heuvel nog had bestegen. De heuveltop werd dan een bedevaartplaats. In 1895 werd de Sacré Cœur-kerk op deze heuvel voltooid. Tijdens de Commune was Montmartre het toneel van een hardnekkige strijd. Nog veel later werd de naam Montmartre beroemd omdat zoveel schrijvers en schilders er zich hadden gevestigd.



Op zijn standbeeld staat gebeiteld :
HIJ LEERDE ZIJN VOLK LEZEN
WIE WAS HIJ ?

JE kent zijn naam : Hendrik Conscience. Het is niet onmogelijk dat je z'n naam nog maar pas van vorige maand kent omdat toen zowel in Noord als in Zuid, zijn honderdvijftigste geboortedag werd gevierd. Weet je echter ook wie Consciense was en wat hij geschreven heeft ?

DE jeugd vindt zijn werken over het algemeen « hopeloos ouderwets, langdradig en tranerig ». Dat is jammer want wie een paar bladzijden uit **De Leeuw van Vlaanderen, De Loteling, Baes Gansendonck** of **Rikke-tikke-tak** aandachtig leest, raakt er door geboeid en komt er niet zo gauw meer van los. Die boeken roepen een gans andere wereld op met heel andere toestanden en problemen. Hendrik Conscience was een tijdgenoot van de grote Engelse schrijver Charles Dickens, wiens werken nog gelezen worden en nochtans was Dickens ook een romantische schrijver die het er zo heerlijk dik kon opleggen.

Denk niet dat Conscience in zijn tijd alleen maar in eigen land populair was. Neen, hij was een Europees schrijver met een internationale reputatie en zijn werken werden in alle wereldtalen vertaald. Hij was persoonlijk goed bevriend met de Franse schrijver Dumas sr. en Victor Hugo die zijn werk hoog aansloegen.

Hendrik Conscience werd op 3 december 1812 te Antwerpen geboren. Zijn vader was een Fransman, die nog zeeman was geweest, zijn moeder een Vlaamse. Als jongen was Hendrik dol op lezen en op de Antwerpse poesjenellenkelder. Hij werd hulponderwijzer : een bescheiden, slecht betaald baantje. Het was omstreeks de jaren 1836-1837 dat hij terecht kwam in de zeer schilderachtige Antwerpse artiestenkringen en dat hij begon te schrijven. Zijn eerste boek was **In 't Wonderjaer** en daarop volgde **De Leeuw van Vlaanderen.** Meteen had Hendrik Conscience het hart van zijn volk veroverd, hij had aan het grootse verleden herinnerd en dit op gevoelige en zeer boeiende wijze. Je kent natuurlijk het boek **De Witte** van Ernest Claes en je weet ook dat de Witte door **De Leeuw van Vlaanderen** zodanig was aangegrepen, dat hij het ganse huis en ook de hele buurt op stelten zette. En, de Witte was niet de enige jongen die van heldendaden begon te dromen terwijl of nadat hij de **Leeuw van Vlaanderen** had gelezen !

Op 10 september 1883 stierf Hendrik Conscience. Hij had veel successen gekend maar daarnaast ook tegenslagen ; zijn beide zoons waren kort na elkaar aan tyfus bezweken. Het was de beeldhouwer Frans Joris die in 1883 op het grafmonument van de grote schrijver beitelde :

HIJ LEERDE ZIJN VOLK LEZEN !

ALS LINKS OOK RECHTS IS

Heb je je ook al afgevraagd hoe het komt dat niemand het idee gehad heeft om eens en voorgoed handschoenen zó te snijden, dat er geen verschil meer is tussen links en rechts ? Tientallen handschoenfabrikanten hebben zich in de loop der jaren suf geprakkizeerd over een oplossing. En nu komt de Zweed Wilkenson eindelijk met het handschoenen-ei van Columbus. De truc zit hem hierin : bij een gewone handschoen ligt de duim in het handvlak. Het in elkaar zetten van de handschoen begint bij de pink. Het nieuwe is, dat de duim nog slechts in de lijn van het handvlak ligt, maar dat het ineenzetten onder de duiminzet begint. Een kleine wijziging met een groot resultaat : de handschoen heeft geen links of rechts en dus geen onder- en bovenkant meer.

SPEEL met ons MEE

OPLOSSINGEN

Nero = spreeuw
Numa = hinde
Alexander = paard
Augustus = papegaai
Virgilius = vlinder
Heliogabalus = mus
Honorius Flavius = kip

LID VAN



Het weekblad « KUIFJE » : 12e jaargang ; Lombard Uitgaven, P.H.-Spaaklaan, 1-11 Brussel 7. — P.C.R. 1909.16
Uit.-Dir. : Raymond Leblanc, Isidoor Gerardlaan, 9, Brussel 16.
Heliodruk : N.V. PERIODICA.

NEDERLAND : 75 cent. — Abonnement : f 7.— per kwartaal
KUIFJE - HOLLAND : Doklaan, 129, Rotterdam (Zuid). Tel. 170.965
Giro 655.389.

Canada : 20 cents. — Buitenland : 12 F.

HIER KAN MEN KUIFJE KRIJGEN IN HET BUITENLAND
Frankrijk : DARGAUD S.A., 31, rue du Louvre, Paris 2e.
Zwitserland : INTERPRESS S.A., 1, rue Beau-Séjour, Lausanne.
Canada : PERIODICA inc. 5090, av. Papineau, Montréal 34 (Qué)

ABONNEMENTSTARIEF

	België	Nederland	Canada	Buitenland
3 maanden	120.— F.	f 7.—	$ 2,75	130.— F.
6 maanden	230.— F.	f 14.—	$ 5,50	260.— F.
1 jaar	450.— F.	f 28.—	$ 10.—	520.— F



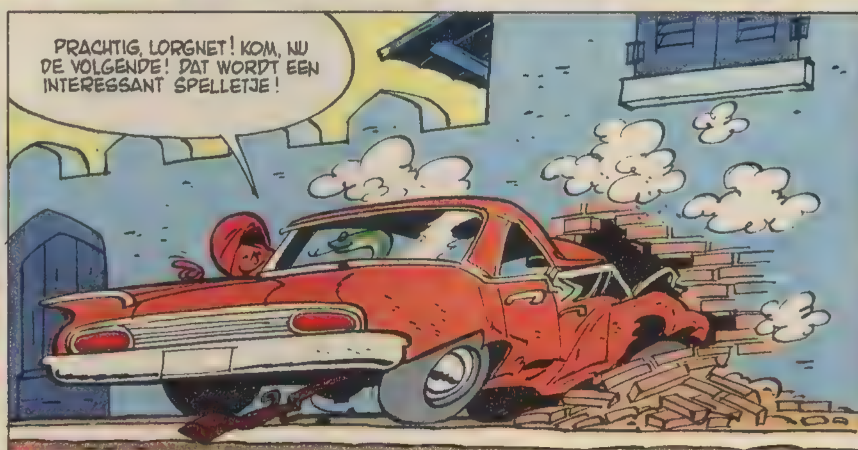
PECHVOGEL EN

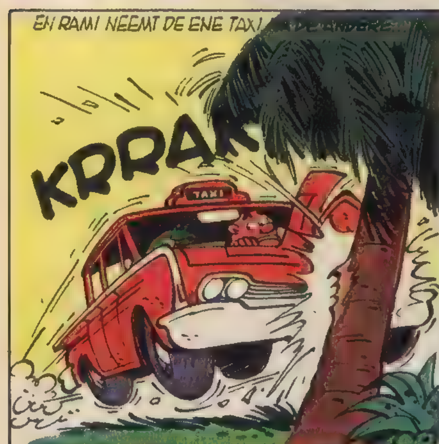
Barabas Bontekoe saboteert de taxi's van Pechvogel. Rami heeft een plannetj



















DE TAXI'S VAN PATATAH

...lacht om zijn vriend te verdedigen.







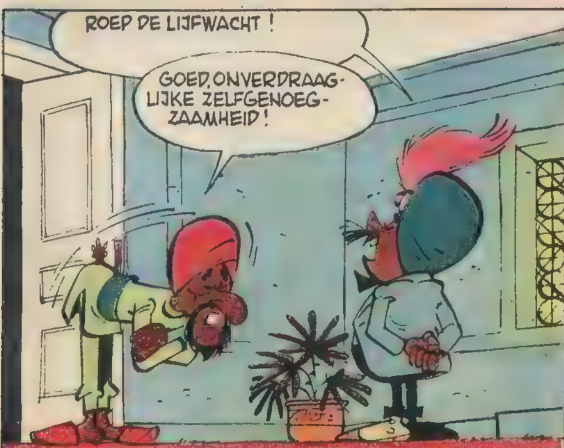




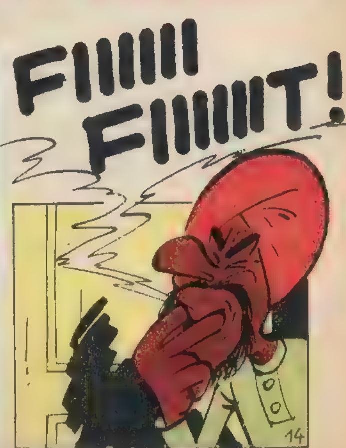












WORDT VOORTGEZET

Dart G.T. 1963

DE nieuwe Dart Chrysler 1963 illustreert tamelijk goed de richting die de Amerikaanse auto-industrie ingaat. Enkele jaren geleden was iedereen dol op een compact en de Amerikaanse autofabrieken bouwden een hele reeks compactmodellen die technisch interessant waren, maar die slecht aangepast bleken aan de reële behoeften van de Amerikaanse markt. De gamma der compacts evolueerde naar de luxueuze en sportieve modellen met een exclusief karakter. Dit was logisch en geheel in overeenstemming met de technische kwaliteiten van die wagens.

Amerikaanse autoconstructeurs hebben met dit experiment beslist heel wat ervaring opgedaan en ziehier nu hoe de compacts evolueren :

1. Over het algemeen wordt de wielbasis vergroot.

2. De cylinderinhoud van de motoren wordt over het algemeen opgevoerd door een grotere boring.

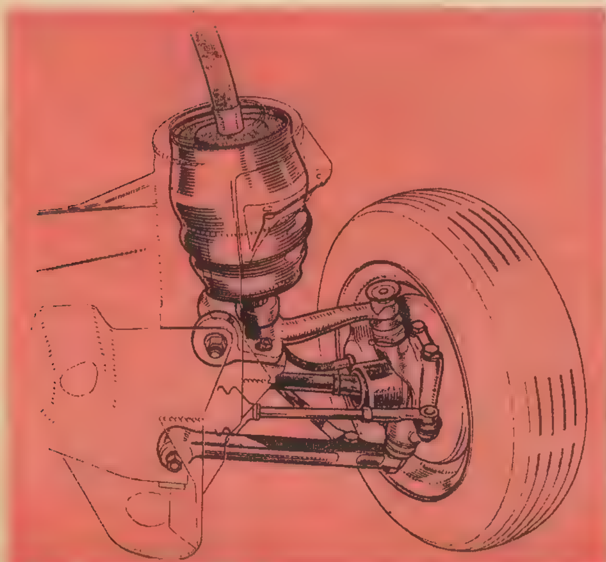
3. Op de mechanische delen van de compacts worden koetswerken van grote automobielen geplaatst.

De Dart 1963 van de Chrysler Corporation heeft de drie bovengenoemde kenmerken. De wielbasis is 12 cm langer dan die van de Lancer. De Dart komt trouwens de Lancer vervangen. Men kan de wagen verkrijgen met een motor van 2,8 l of met een motor van 3,7 l Voegen wij hier nog aan toe, dat het gaat om een zeer mooie zescylindermotor die gekanteld ligt en wordt gekenmerkt door lange inlaatpijpen. De fouten van de Lancer werden in het nieuwe model weggewerkt. De Lancer had b.v. een te kleine benzinetank. De nieuwe wagen heeft een tank met een inhoud van 68 l.

De lijn van het koetswerk is sober en elegant. Op alle Chryslermodellen voor 1963 heeft men ruitewissers van een nieuw type. De druk op de voorruit blijft behouden welke ook de snelheid van de wagen moge zijn. Het wisserframe heeft een hol profiel in tegenstelling tot het gebruikelijke U- of V-profiel dat naar de ruit is toegekeerd. Bij grote snelheid is de nieuwe vorm veel sterker dan de druk van de krachtigste veer.

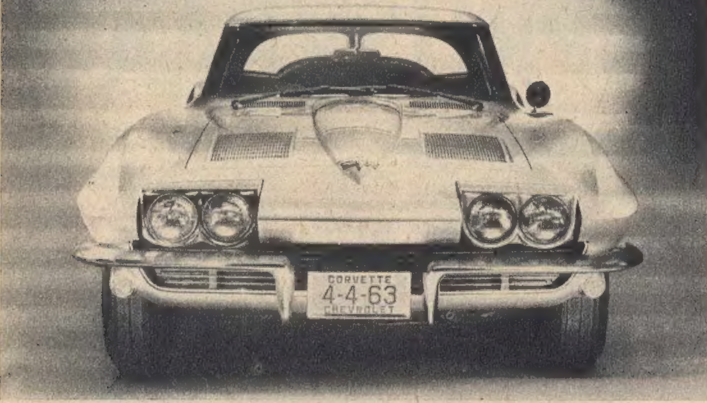
MG·1100 MG·1100 MG·1100

DE MG 1100 is een nieuw product van de B.M.C. en heeft zich logisch ontwikkeld uit de Morris 1100. Naar onze mening zal de nieuwe MG 1100 veel succes hebben. Het rationeel en technisch zeer modern karakter van de Morris 1100 gaat hier gepaard met een uiterst zorgvuldige afwerking en exceptionele prestaties. Het geheel vormt een ideale wagen voor het drukke verkeer dat wij thans kennen.



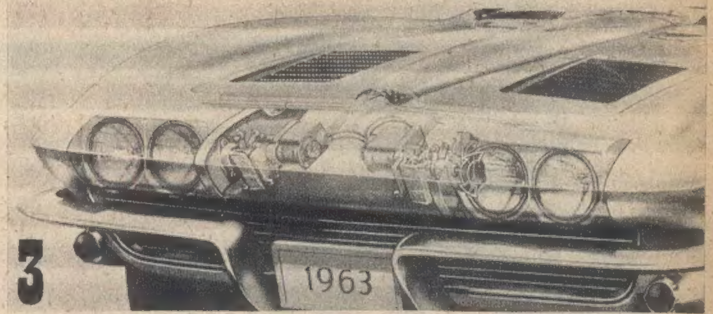
ZOALS wij je in een van onze vorige nummers reeds hebben gezegd, is het veringssysteem van de nieuwe Morris geheel nieuw. Men noemt het HYDROLASTIC SYSTEEM. Het werd overgenomen in de MG 1100. Laten wij er nog even aan herinneren dat de toegepaste elementen van dit systeem water en rubber zijn. Bij de bouw van de wagen wordt het circuit hermetisch afgesloten. De verende conussen zijn in de lengterichting voor en achter door nauwe leidingen verbonden. Wanneer nu, ten gevolge van een oneffenheid op de weg het voorwiel een opwaartse beweging maakt, dan wordt een tapse zuiger in de voorste conus gedrukt die daardoor een verplaatsing van water naar het achterste systeem bewerkstelligt. Hierdoor komt het achterste gedeelte van de wagen op dezelfde hoogte te liggen als het voorste. Bij het terugveren wordt een tegenovergestelde beweging veroorzaakt. Dit nieuwe systeem is zeer soepel en verhindert in hoge mate schokken en trillingen.





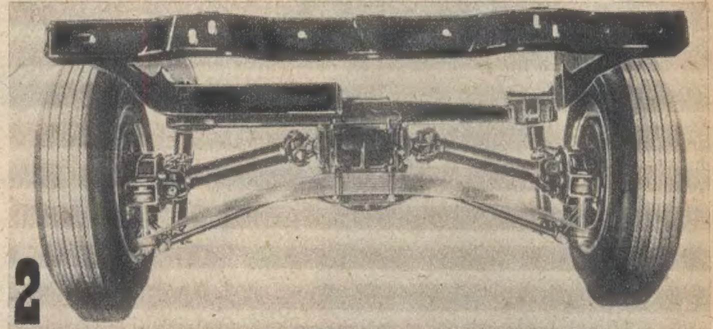
CHEVROLET 1963

's Nachts boren de twee paar grote ogen van de Corvette Sting Ray agressief door de nacht. Overdag ziet de wagen er minder agressief uit, omdat de koplampen dan geheel verborgen zijn en de lijn van het koetswerk daardoor zachter en ronder wordt.



IN de gamma Chevrolet 1963 vinden wij vier reeksen van modellen : de klassieke grote Chevrolet, de Chevy II, de Corvair en ten slotte de Corvette Sting Ray. Voor België betekent dit een reeks van 34 modellen.

Wij hebben de STING RAY reeds voorgesteld in het nummer 13 van vorig jaar. Misschien weet je nog dat het een tweepersoons racewagen is met de injectiemotor van de Corvair, die 320 PK ontwikkelt. Op foto 2 zie je zeer duidelijk het ophangingssysteem achteraan. Het differentieel is op het frame bevestigd, aan weerszijden zie je de transmissiestangen die ieder voorzien zijn van twee kruiskoppelingen. Op de voorgrond zie je de transversale bladveer. Er werd heel wat rubber gebruikt in de vering. Een opmerking : het differentieel schijnt zeer weinig geïsoleerd van het frame. Een soepeler montage zou ongetwijfeld de resonantie verhinderen. Op dokument 3 zie je de plaats van de twee kleine motoren die de koplampen doen uit- of inklappen. De grote Chevrolets zescylinder zijn thans uitgerust met de motor van de Chevy II die gebracht werd op 3,77 l. Deze motor is met zijn 142 PK veel krachtiger en 23 % lichter dan de motor die hij komt te vervangen. De wisselstroomgenerator is lichter, minder groot, de stroom is krachtiger, regelmatiger en zulks bij alle motorregimes.



GROTE TEKENPRIJSVRAAG

CEAT

Je hebt een week tijd om een tekening te maken met als onderwerp *een tornooi uit de riddertijd*. Maximum formaat 40 × 25 cm. Je moet slechts één voorwaarde vervullen : het CEAT schild, dat bovenaan staat, moet in je tekening voorkomen.

Zo lang het Automobielsalon duurt, kan je je werk gaan deponeren in de stand van de CEAT banden. Daar zullen alle tekeningen trouwens tentoongesteld worden.

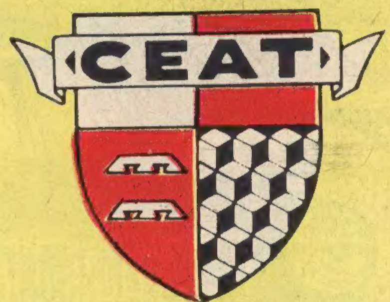
DE PRIJZEN

ALLE DEELNEMERS ONTVANGEN EEN GESCHENK DAT AANGEBODEN WORDT DOOR CEAT.

Wie de mooiste tekening maakt, (de mooiste tekening zal gekozen worden door een jury bestaande uit vijf tekenaars van Kuifje) ontvangt een super-prijs : 4 CEAT banden voor de wagen van zijn vader !

Neem dus spoedig je tekenpotloden, pennen en verfdoos en...

Het Automobielsalon, Paleis n° 3 - Stands 3.573 - 3.575
Paleis n° 4 - Stands 4.503 - 4.524 - 4.525



Leve CEAT, de band zonder vaar of vrees !

IETS VOOR BOLLEBOZEN :

WOORDEN... WOORDEN... WOORDEN!

RAADSELS oplossen is plezierig. Taalkundige raadsels oplossen, is evenwel heel wat minder gemakkelijk, ofschoon even plezierig. De geleerde bollen beleven er inderdaad heel wat pret mee. En ze zijn met reden fier als pauwen, wanneer ze zulk raadsel hebben ontsluierd.

Een taalkundige vroeg ons zekere dag op de man af :

« **WAT HEEFT DIEDERIK MET EEN INDISCHE MAHARADJA TE MAKEN ?** »

Ik bekeek hem, alsof ik het in Keulen hoorde donderen. Wat was dàt nu voor een vraag. Maar toen hij me lachend de verklaring gaf, was die vraag helemaal niet zo gek meer. Een maharadja is immers een Indische koning. Het woord is ontleend aan de oud-Indische taal, het Sanskriet. Maar dit is terzelfdertijd een oud-Germaanse taal ! **MAHA** betekent groot en **RADJA** is koning, net als het Germaanse **RIK** in persoonsnamen zoals Hendrik en Diederik. De naam **DIEDERIK** betekent dus letterlijk **VOLKSKONING** (diet = volk). En zodoende is er tussen een Maharadja en onze Diederik bijna geen verschil !

De taalgeleerde scheen er pret in te hebben, want hij stelde nog een andere vraag : « **WELK VERBAND IS ER TUSSEN EEN OOIEVAAR EN EEN JUWEEL ?** » We pijnigden onze hersens, maar zonder gevolg. Tot hij zo vriendelijk was ons lampje te ontsteken :

De ooievaar of stork werd door onze voorouders **odebaar** genoemd, hetzij schatbrenger, geluksbrenger, omdat hij hun telkenjare de lente meebracht uit het zuiden. En vertelde men ook niet, dat de ooievaar de kindjes bracht ? **OOD** vinden we verder terug in het woord **kleinood**, dat juweel betekent. En zo is het verband spoedig duidelijk. Ooievaar is dus wel een mooie dichterlijke benaming, oorspronkelijk ontleend aan de sprookjesschat.

« Tot morgen dan », zei onze vriend de taalvorser. « Ik zal je wat huiswerk geven. **ZOEK EENS HET VERBAND TUSSEN EEN AARDEN POT EN EEN VEESTAPEL !** »

Tot laat in de nacht heb ik encyclopedieën, dikke woordenboeken, geleerde werken over taalkunde geraadpleegd. Hij had het « huiswerk » wel wat gemakkelijker mogen maken. Maar ik was wàt fier, toen ik hem 's anderendaags de gewenste uitleg verschaffen kon. En ik was dolblij toen mijn verklaring op instemming werd onthaald. Het Franse woord **TETE** luidde vroeger **TESTE**, afkomstig uit het volkslatijn **TESTA**, dat aarden pot betekent. Immers, we moeten ons niet inbeelden dat de Romeinse soldaten en kooplieden, die in Gallië kwamen, de zwierige taal van Cicero, Ovidius en Horatius spraken ! Neen, zij spraken het volkslatijn, het straatlatijn, dat Horatius hoofdpijn zou bezorgd hebben. In de achterbuurten van het keizerlijke Rome gebruikte men niet het deftig woord **CAPUT** om het **HOOFD** aan te duiden, maar zei men schertsend **TESTAM**, afkomstig dus van aarden pot.

Veestapel anderzijds, luidt in het Frans **CHEPTEL**, afkomstig van het latijn **CAPITALIA**, dus een verzameling van hoofden. En zo hebben we dan die aarden pot en de veestapel met elkaar in verband gekregen.

« Ken je nog zo van die raadsels ? » vroeg ik.

« Heb je er zin in gekregen ? » lachte mijn vriend. « Luister dan : **WELK VERBAND IS ER TUSSEN ENGELAND EN DE ELBE ?** »

Ik fronste de wenkbrauwen. Dààrover had ik ooit eens iets gelezen. En het viel me inderdaad weer te binnen. Het was trouwens deze keer niet zo ingewikkeld : Engeland heeft een synoniem : **ALBION**, afgeleid van het Keltisch woord dat **WIT** betekent. (Dat woord was **ALBOS**, maar ik kon het me op dat ogenblik niet meer herinneren). Albion kreeg die naam wegens de witte krijtklippen van z'n kusten. En **ELBE** betekent witte stroom, van dezelfde Keltische stam die we terugvinden in het Latijn **ALBUS** = wit.

« Tien op tien », glunderde mijn vriend. « Je merkt dus wel, dat taalkundige raadsels niet zo moeilijk zijn. Nog eentje ? »

Ik had er de smaak van te pakken en knikte.

« **WAT HEBBEN LORD, LADY EN EEN BROOD MET ELKAAR UITSTAANS ?** »

Ik bekeek hem weer met een paar ogen als schotels, en moest mijn onwetendheid bekennen.

« Het is nochtans zo klaar als glas », grinnikte de veelweter. « **LORD** en **LADY** zijn woorden die stammen uit de Angelsaksische tijd. **LORD** is de samentrekking van **HLEAFWARD** = broodbewaarder en Lady is de verkorting van **HLEAFDIGA** = broodkneedster. Snap je het nu ? De vrouw des huizes was destijds verantwoordelijk voor de bereiding van het brood, en de huisheer moest het beschermen. »

« Als je het weet, is het vanzelfsprekend gemakkelijk », protesteerde ik. « Maar jijzelf hebt het toch ook niet zomaar vanzelf gevonden... »

Dat gaf mijn vriend graag toe. Neen, er waren heel wat jaren overheen gegaan, vooraleer hij zo luchtig met al die woorden spelen kon.

« Nog ééntje », zei hij. « Zoek eens het verband tussen **KOUSEN, NIERSTENEN EN REKENEN ?** »

Ik liet het hem liefst zelf maar zoeken. Hij wist me dan te vertellen, dat **KOUS** als beenbekleding afkomstig is van het Latijn **CALX** = hiel. Een **CALX** is ook een steen, en zo noemen de Fransen een niersteentje **CALCUL**. Ook **CALCULAIRE, CALCULER**, rekenen, komt van **CALCULUS**, omdat men vroeger telde met behulp van steentjes, net zoals de allerkleinsten nu nog met een telraam. De hiel noemde men **CALX** omdat hij het hardste deel is van de voet. Kalk, kalksteen zijn ook van datzelfde Latijns woord afkomstig.

Tot afscheid sprak hij een wijs woord : « **In elk woordje dat we spreken schuilt een kultuurwereld !** »

BERT GEERTEN





TON en TINNEKE

KLEIN MISVERSTAND

door Attanasio



